


3 1761 11651951 3







Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116519513>





CA20N  
DT710  
- A56

Government  
Publications



---

# Ontario Highway Transport Board

## ANNUAL REPORT 1999

---







---

## Table Of Contents

The Board .....	4
Message from the Chair.....	5
Organization Chart.....	6
Revenue 1999.....	7
Special Authorities Processed.....	8
Applications Received.....	8
Summaries - Reasons for Decision.....	9 - 27

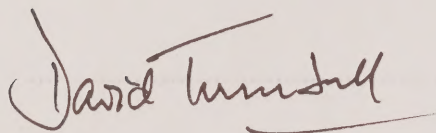


To: The Honourable Hilary M. Weston,  
Lieutenant Governor of the Province of Ontario

MAY IT PLEASE YOUR HONOUR:

The undersigned takes pleasure in submitting the Annual Report for the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 1999.

Respectfully submitted,

A handwritten signature in dark ink, reading "David Turnbull". The signature is written in a cursive style with a long horizontal flourish extending from the end of the name.

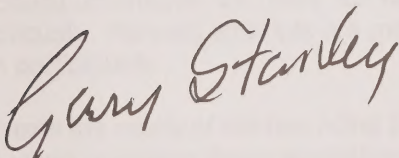
David Turnbull  
Minister



To: The Honourable David Turnbull, Minister of Transportation:

Sir: In accordance with Section 33 of the Ontario Highway Transport Board Act, R.S.O. 1990, Chapter O.19, I have the honour to present the report of the activities of the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 1999.

Respectfully submitted,

A handwritten signature in cursive script that reads "Gary Stanley".

Gary Stanley  
Chair

---

## ***The Board***

The Board is constituted by virtue of and in accordance with the provisions of the Ontario Highway Transport Board Act, R.S.O. 1990, Chapter O.19. It operates as a quasi judicial administrative tribunal. Under the Public Vehicles Act, R.S.O. 1990, Chapter P.54 and the Motor Vehicle Transport Act, 1987, S. C. Chapter 35, as amended by RS 1989, Chapter 29, the Board controls entry and maintains an orderly development in the business of transporting passengers for compensation in public vehicles, both within Ontario and to other jurisdictions.

### **Members of the Board (as at December 31, 1999)**

Gary Stanley, Chair, Toronto

Gilles Morin, Member, Nepean



---

## *Message from the Chair*

In 1999, several changes were made at the Board. A new Chair was appointed and, Gilles Morin was appointed as a full-time member of the Board.

In the Province of Ontario, the motor coach industry is self-regulating with respect to disciplinary proceedings and during the year, the Board was required to adjudicate on a number of applications initiated by members of the industry. These applications were filed under Sections 10 and 11 of the Public Vehicles Act, which provides the Board with the powers to review and sanction alleged illegal operations. In many cases, the carriers who were the subject of these hearings and who were found to be operating illegally, subsequently applied for and received the necessary operating authority and are now part of the legally licensed industry.

For the first time, a licensed carrier, under Section 8 of the Act, referred its licence to the Board for interpretation of alleged ambiguous provisions of its licence.

Also, during 1999, several licensed carriers made a number of allegations against companies under Section 2 of the Act. This Section of the Act basically states that no person shall arrange transportation by means of an unlicensed carrier. Investigations were undertaken and hearings held with the result that these companies were ordered to cease operating in this illegal manner and to use licensed carriers.

The Board continues to meet its objective of rendering most of its Decisions expeditiously. As well, attempts are made to ensure that costs are kept to a minimum for the participants.

In all cases the safety of the bus riding public of Ontario is the paramount concern of the Board when reviewing these allegations and when licensing new carriers. The Board, as part of the requirements under the Act, also ensures that sufficient insurance is in force prior to the issuing of a licence.

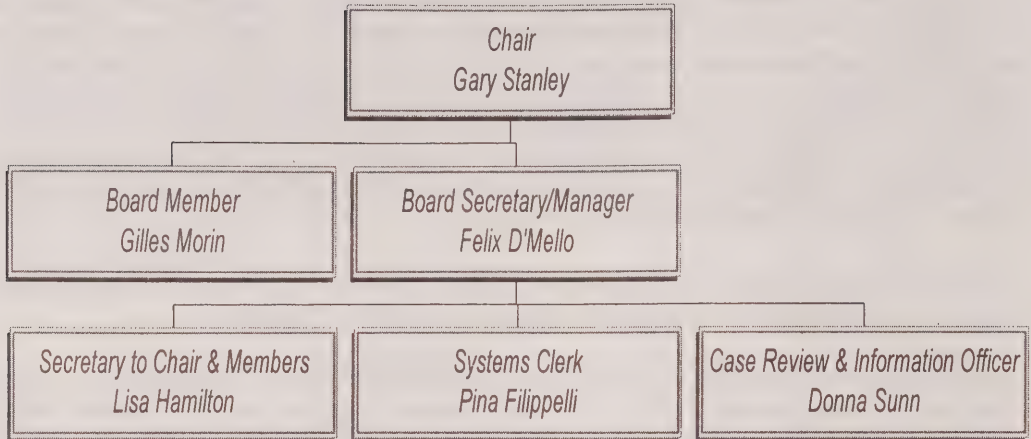
The Board continues to serve both the regulated industry and the public alike in meeting its mandate to ensure that the industry functions in a legal and safer manner.

Gary Stanley  
Chair

---

# ***Organization Chart***

**(AS AT DECEMBER 31, 1999)**





---

## **REVENUE - 1999**

Application/Filing Fees	\$ 78,510
Costs assessed at hearings	45,610
Objection filing fees	26,450
Special authorities	11,940
U.S. exchange	7,353
Reviews	4,200
Miscellaneous	<u>883</u>
<b>Total Revenue</b>	<b>\$ <u>174,896</u></b>

## ***SPECIAL AUTHORITIES PROCESSED***

U.S.A.	92
Other Provinces	6
<b><i>TOTAL</i></b>	<b><i>98</i></b>

## ***APPLICATIONS RECEIVED***

<b>Type/Class</b>	<b>PV</b>	<b>PVS</b>	<b>PVX</b>	<b>TOTAL</b>
Permanent	81	7	89	177
Temporary	14	3	11	28
Transfer	40	17	22	79
<b>TOTAL</b>	<b>135</b>	<b>27</b>	<b>122</b>	<b>284</b>

Legend:

<b>PV</b>	<b>Public Vehicle applications</b>
<b>PVS</b>	<b>Public Vehicle (School Bus) applications</b>
<b>PVX</b>	<b>Extra-provincial applications</b>

The following are summaries of applications filed by interested persons (i.e. a person who has an economic interest in the outcome of a matter) with respect to Sections 10 and 11 of the Public Vehicles Act. These applications are complaints by interested persons, alleging violations of the Public Vehicles Act as amended and Regulations by licensees, non-licensees or by arrangers of bus transportation services using unlicensed carriers. Following written or oral hearings, the Board may impose sanctions i.e. cancel, suspend, impose conditions on licences and/or order that the operation that caused the contravention stop.

Attridge Transportation Inc.  
Waterdown, Ontario

File: 44264-RE(2)

**Complaint:** Operating without an operating licence  
**Complainant:** Transtario Bus Lines Inc. ("Transtario")  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$900  
To Transtario \$500

Beaver Bus Lines Limited  
Winnipeg, Manitoba

File: 25147-RE(2)

**Complaint:** Operating without an operating licence.  
**Complainant:** Excel Coach Lines Ltd.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$900

Gord Campbell  
Sioux Lookout, Ontario

File: 45745-RE(1)

**Complaint:** Operating without an operating licence.  
**Complainant:** Ken Miller  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$1000

Canadex Resources Limited  
Bradford, Ontario

File: 17967-RE(2)

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence.  
**Complainant:** Transtario Bus Lines Inc.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$1690



Century Airline Service Inc.  
Peterborough, Ontario

**File: 44617-RE(2)**

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence.  
**Complainant:** Trentway-Wagar Inc.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$1100

Ferguson Transportation Limited  
Onaping, Ontario

**File: 40891-RE**

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence.  
**Complainant:** 1128570 Ontario Inc.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$ 500

Greyhound Canada Transportation Corp.  
Toronto, Ontario

**File: 45325-RE**

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence.  
**Complainant:** Trentway-Wagar Inc.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$ 900

Lynda Hewton  
Colborne, Ontario

**File: 45696-RE(1)**

**Complaint:** Operating without an operating licence.  
**Complainant:** Manuel G. Pereira  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 400

Thomas James  
Port Hope, Ontario

**File:45697-RE(1)**

**Complaint:** Operating without an operating licence.  
**Complainant:** Manuel G. Pereira  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$ 700

Amos Keeash  
Pickle Lake, Ontario

File: 45670-RE

**Complaint:** Operating without an operating licence.  
**Complainant:** Ken Miller  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$ 500

Langdon's Coach Lines Co. Limited  
King City, Ontario

File: 03249-RE(1)

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence  
**Complainant:** Transtario Bus Lines Inc. ("Transtario")  
**Decision:** Complaint withdrawn - application dismissed.  
**Costs assessed:** By Transtario to the Board \$ 400

Maxsavers International Tours Inc.  
Scarborough, Ontario

File: 45510-RE(1)

**Complaint:** Arranged unlawful transportation  
**Complainant:** Transtario Bus Lines Inc. ("Transtario")  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$1500  
To Transtario \$2000

M.J. Murray & Sons Consulting Inc.  
Newmarket, Ontario

File: 45707-RE(1)

**Complaint:** Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*  
**Complainant:** Transtario Bus Lines Inc.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$1100

Niagara Falls Scenic Tours Inc.  
Niagara Falls, Ontario

File: 45761-RE(1)

**Complaint:** Operating without an operating licence.  
**Complainant:** 1276252 Ontario Incorporated  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$1400

P.W. Transportation Ltd.  
Mississauga, Ontario

**File: 43995-RE(1)**

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence.  
**Complainant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$900  
To Trentway \$1000

Rainbow Express Inc.  
Newmarket, Ontario

**File: 45745-RE**

**Complaint:** Operating without an operating licence.  
**Complainant:** Canadex Resources Limited  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$1100

Angelina Ricci  
Cookstown, Ontario

**File: 45667-RE(2)**

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence.  
**Complainant:** Transtario Bus Lines Inc. ("Transtario")  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$900  
To Transtario \$500

Husky Cab Limited  
Leamington, Ontario

**File:45222-RE(1)**

**Complaint:** Operating without an operating licence.  
**Complainant:** C. A. Bailey Limited ("Bailey")  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$2525  
To C.A. Bailey \$1500

G. Stewart Travel Service Ltd.  
Peterborough, Ontario

**File:44900-RE**

**Complaint:** Operating without an operating licence.  
**Complainant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$3950  
To Trentway \$11,532



Viaggiatore Coach Lines Inc.  
Toronto, Ontario

**File: 45681-RE**

**Complaint:** Operating without an operating licence.  
**Complainant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:**  
To the Board \$1500  
To Trentway \$2000

Wills Motors Limited  
Binbrook, Ontario

**File: 20178-RE(2)**

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licences.  
**Complainants:** 1. Transtario Bus Lines Inc. ("Transtario")  
2. Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")  
3. 1276252 Ontario Incorporated ("1272652")  
**Decision:** Ordered that operating licences be made temporary  
**Costs assessed:**  
To the Board \$1500  
To Trentway/  
Transtario \$2000  
To 1272652 \$500

5094-8855 Quebec Inc.  
Sainte-Foy, Quebec

**File: 45369-RE(3)**

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licences.  
**Complainant:** Transtario Bus Lines Inc. ("Transtario")  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:**  
To the Board \$2000  
To Transtario \$500

417 Bus Lines Ltd.  
Casselman, Ontario

**File: 31161-RE(1)**

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licences.  
**Complainant:** Corporation Voyageur Corp.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$1400

866151 Ontario Limited  
Port Elgin, Ontario

**File: 44260-RE(1)**

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence.  
**Complainant:** Kunkel Bus Lines Ltd.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$1250

956367 Ontario Inc. (O/A McCoy Transportation)  
Kingston, Ontario

**File: 44734-RE**

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licences  
**Complainant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")  
**Decision:** Found guilty, in part, of operating in contravention of its operating licence and ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** Payable to the Board by the following:  
McCoy Transportation \$960  
Trentway \$960  
Payable to Trentway by McCoy \$200

Autobus R. Audet Inc.  
St. Irene, Quebec

**File: 44531-RE(2)**

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence.  
**Complainants:** 1. Corporation Voyageur Corp. ("Voyageur")  
2. Carleton Bus Lines Ltd.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$3600  
To Voyageur \$1500

Thom Transport Ltd.  
Gatineau, Quebec

**File: 44284-RE(1)**

**Complaint:** Operating without an operating licence.  
**Complainants:** 1. Corporation Voyageur Corp. ("Voyageur")  
2. Carleton Bus Lines Ltd. ("Carleton")  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$1200  
To Voyageur \$500



Attridge Transportation Inc.  
Waterdown, Ontario

**File: 44264-RE(5)**

**Complaint:** Operating without an operating licence.  
**Complainant:** Trentway-Wagar Inc.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$400

Peachtree Tours Inc.  
Welland, Ontario

**File:44736**

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence:  
**Complainant:** Trentway-Wagar Inc.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$400

Bus Pros Coach Lines Limited  
Mississauga, Ontario

**File:45699-RE(1)**

**Complaint:** Operating without a proper authority.  
**Complainant:** Trentway-Wagar Inc.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$400

D.K.M. Coach Lines Limited  
Downsview, Ontario

**File:45695-RE(1)**

**Complaint:** Operating without an operating licence.  
**Complainant:** Trentway-Wagar Inc.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$400

Tomakjian Limited  
Concord, Ontario

**File:37267-RE(1)**

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence.  
**Complainant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$1400  
To Trentway \$2000

Erie Coach (1985) Inc.  
London, Ontario

**File:44242-RE(3)**

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence.  
**Complainant:** J.I. DeNure (Chatham) Limited ("DeNure")  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$1500  
To DeNure \$1000

Badder Bus Service Limited  
Thamesville, Ontario

**File:20104-RE(1)**

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence.  
**Complainant:** J.I. DeNure (Chatham) Limited ("DeNure")  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$1500  
To DeNure \$500

Lorraine Fair, Kenora, Ontario  
Tri-Municipal Handi Transit Board  
Kenora, Ontario  
Ivey Aviation Ltd., Kenora Ontario  
Agnes Fisher, Grassy Narrows, Ontario  
Totem Lodge Of Sioux Narrows Ltd., Sioux Narrows, Ontario

**Files:45733, 45734, 45735, 45736, 45737**

**Complaint:** Operating without a proper authority.  
**Complainant:** Gary McLaskey  
**Decision:** Complaint withdrawn - application dismissed  
**Costs assessed:** To the Board \$1200

Floyd Sinton Limited  
Barrie, Ontario

**File:22407-RE(1)**

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence.  
**Complainant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")  
**Decision:** Trentway failed to prove allegation, application denied.  
**Costs assessed:** By Trentway to the Board \$1400  
By Trentway to Sinton \$2000

Maxsavers International Tours Inc.  
Scarborough, Ontario

File:45510-RE(2)

**Complaint:** Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*.  
**Complainant:** Trentway-Wagar Inc.  
**Decision:** Trentway failed to prove allegation - application dismissed.  
**Costs assessed:** No costs assessed.

Autocar Preference Ltee  
Montreal, Quebec

File:45435-RE(1)

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence.  
**Complainant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:**

To the Board	\$1150
To Trentway	\$470

Carleton Bus Lines Ltd.  
Gloucester, Ontario

File:20143-RE(2)

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence.  
**Complainant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:**

To the Board	\$1150
To Trentway	\$470

Maxsavers International Tours Inc.  
Scarborough, Ontario

File:45510-RE(3)

**Complaint:** Operating in contravention of the Public Vehicles Act.  
**Complainant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:**

To the Board	\$1150
--------------	--------



---

## **Summaries - Reasons for Decisions**

The following summaries of applications for operating licences and applications for sanctions and reviews that were adjudicated by the Board in the 1999 calendar year represent examples of the type of matters handled by the Board. The Board's complete decisions are available and may be requested from its offices, telephone (416) 326-6732.

**Scheduled Service:** A bus transportation service for which an applicant or licensee files a timetable indicating the times of arrivals and departures.

**Chartered Trip:** A bus transportation service exclusively for a group of persons.

**Applicant:** Shuttle Pro Inc. **File: 45740**  
Cambridge, Ontario

**Respondent:** Airways Transit Service

**Applicant's Case:** This was an application to transport passengers on a scheduled service between Kitchener, Waterloo, Cambridge and Lester B. Pearson International Airport ("PIA") in vehicles with a maximum seating capacity of eight passengers exclusive of the driver.

The three principles of Shuttle testified that they "bring enthusiasm, talent and vision" to their venture. They would initially start with three vehicles and concentrate on business from travel agents and corporations in the Cambridge area. A telephone survey had been conducted targeting travel agents, corporations and the public. The results of the survey indicated that 37.4% of airline passengers committing to PIA used a shuttle service, 7.3% limousines, taxis and buses and 55.3% used private automobile. Shuttle was aiming to target the automobile users. They would operate an on-call service with coffee, newspapers, music, videos and other amenities. Public support of the application was primarily limited to wanting to be able to have a choice to pick up a carrier. There were complaints of Airways service, ie: too many stops, missed pick-ups, delays, changes of schedules, etc.

### **Respondent's Case:**

Airways has been in business for about thirty years, operating out of Hamilton and Waterloo with 24 hour reservations/dispatch service. It operates 70 vehicles and employs 130 employees. Airways provided the Board with details of its service, ie: their airport operations, breakdown procedures, service standards and its desk service to the public at PIA. Airways stated the proposal of Shuttle was not realistic or viable, and because it would be selective in the clientele, it would adversely effect Airways' service, and consequently, the travelling public.

### **Decision:**

The Board concluded the following:

1. There was no need expressed by the public for the service;
2. Airways' service was more than adequate;
3. Any further competition would erode Airways' load factor and this in turn would effect the service to the public;
4. There was no inconvenience expressed by the public with respect to Airways' service; and
5. The apparent uniqueness of Shuttle's service would not alter the services by much in comparison to Airways' service.

The Board had serious concerns about the long term success of the company given its proposed small base of operations and financing structure.

**The application was denied.**

### **Applicant:**

Angelina Ricci  
O/A Angel Tours and Entertainment ("Angel")  
Cookstown, Ontario

**File: 45667-B**

### **Respondents:**

Transtario Bus Lines Inc. ("Transtario")  
Floyd Sinton Limited ("Sinton")

### **Applicant's Case:**

This was an intra-provincial application to provide chartered trips from Peel, York, Toronto and Simcoe destined to Casino Rama only. Angel commenced business in 1998, packaging tours to Casino Rama, and "markets the service and services the market." Angel emphasized the lack of passenger transportation to the Casino and hence, the reason for the application. The Casino has opened up a huge market and 70% of it is untapped. Angel stated that the bus industry was under equipped and also faced breakdowns with service and equipment. Angel also stated that it would be able to undertake its financial responsibilities. The Sales Manager of Casino Rama testified that it was difficult to get quality transportation and there is a need for additional equipment. The public evidence supported Angel because of its marketing strategy,

---

putting the package together and accordingly, deserved to provide the transportation as well. They wanted to deal with only one person as they had faced equipment problems in the past.

**Respondents' Case:**

Sinton stated that it operated out of Simcoe County, had lots of available equipment, profits were down and that it was ready, willing and able to provide the service applied for. The granting of the application would economically impact 30% of its operations.

Transtario is an operator with a large number of different types of public vehicles. It only operates at 72% capacity and is able to provide the service applied for.

**Decision:**

The Board was impressed with the tenacity and determination of the applicant, its marketing strategy and by over two hundred members of the public that supported the application. The Board felt that it was obvious that the current bus operators' service was far from adequate. The Board also stated that the respondents failed to demonstrate that the application would have an economic impact on their operations.

**The application was granted.**

**Applicant:**

Keewatin Transportation Ltd. ("Keewatin")  
Keewatin, Ontario

**Files:33985-J/K**

**Respondent:**

856412 Ontario Inc. O/A Classic Coach ("Classic")

**Applicant's Case:**

Keewatin has operated in Northwestern Ontario for over fifty years. It provided the Board with a well-proposed business plan both with respect to its current and future plans. By this application, Keewatin is endeavouring to expand its charter operations, improve the utilization of equipment and take advantage of potential growth opportunities. The public evidence supported more options as to choice of carriers, competitive pricing, more bus service, safer and cleaner equipment and reliable service.

**Respondent's Case:**

Classic stated that it operates out of Dryden, has one Class 'A' public vehicle and is currently operating at only 44% capacity and granting the application would have a detrimental economical impact on its operations.

**Decision:**

The Board concluded from the evidence that there was a need for an additional service. The public was satisfied with the service of Keewatin and only one witness mentioned Classic as an alternative. The public would be given a choice in an area that is



sparsely serviced and there would be little economic impact on Classic's operations.

**The applications were granted.**

**Applicant:** C.A. Bailey Limited ("Bailey") *File: 45222-RE(1)*  
Leamington, Ontario

**Respondent:** Husky Cab Limited ("Husky")

**Application:** Bailey made an application alleging that Husky conducted chartered trips for which it had no licence. The report of the investigator stated that Husky had been transporting seasonal workers both locally and across the Detroit, Michigan border. Bailey testified that the illegal operations of Husky had resulted in a substantial loss of revenue.

Husky, in defence, stated that they never marketed the service, and it was the farmers who requested the service. He immediately stopped the charters upon realizing that they were unlawful.

**Decision:** As Husky had not disputed the investigator's findings, the Board concluded that Husky was guilty of operating in contravention of the Public Vehicles Act. **The illegal operations were ordered to stop immediately.**

**Applicant:** G & M Transportation Co. Ltd. *Files: 29910-F/G*  
Holtyre, Ontario

**Respondents:** Lambert Bus Lines Ltd.  
McLellan Transportation Co. Ltd.  
Tisdale School Bus Lines Ltd.

**Applicant's Case:** The applicant is a family owned company in existence for fifty years. The applicant promoted the use of a new activity bus, advertised extensively, and felt that his involvement in the community would result in increased business. It felt that the company had outgrown its current operation and needed a larger bus to serve their clients. By obtaining the authority, it felt it would not negatively impact the other carriers as it would create new markets which would in turn, require more employees to run the operation.

Public evidence in support of the application came from a broad spectrum of community groups. They testified that they needed larger vehicles which in turn would generate more employment. The applicant also testified that extensive marketing had been done and that the demand was there.

---

### **Respondents' Case:**

Through the evidence of a chartered accountant, it was pointed out that a survey undertaken concluded that there were no occasions when an activity bus was not available for public use from the respondents. The respondents also stated that the applicant would be stretched to generate any revenues should it be licensed as they doubted the pro-forma statements of the applicant.

The respondents stated that they were ready, willing and able to meet the needs of the public. The respondents stated that they marketed their services, they did not charge deadhead miles and the market for an activity bus was very small.

### **Decision:**

As there was no evidence in support of additional territory that part of the application was dismissed. The Board was convinced that there was a need for one large activity coach with amenities such as washroom, high back seats, televisions, etc. The Board felt that the respondents would not be impacted and that this would serve the public need and **the application was granted to operate one activity coach.**

### **Applicant:**

Century Airline Services Inc.  
Peterborough, Ontario

**Files: 44617-F/G**

### **Respondents:**

Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")  
Manuel Pereira O/A Quinte Van ("Quinte")

These were intra and extra-provincial operating applications to transport passengers on a chartered trip from the Counties of Victoria, Hastings, Peterborough, Northumberland, Haliburton, the Regional Municipality of Durham, York, Peel and Halton, and the City of Toronto.

**Applicant's Case:** The applicant primarily provides an airport service between Peterborough and Pearson Airport and also has charter authority out of the County of Peterborough. The applicant wishes to expand its operations as its current market is saturated.

Public support for the applications came from travel agencies, hockey teams and seniors groups, stating that they wanted lower prices, reliable and quality service. Two witnesses concentrated on the existing level of prices and equipment availability.

### **Respondents' Case:**

Quinte primarily was protecting his current authority out of Northumberland and Hastings Counties in Class 'D' equipment and

alleged that it would be drastically affected should the licences be granted.

Trentway alleged that the applications addressed a corporate need and not a public need. Trentway also alleged that the applicant was operating illegally and that historically, the Board did not accept evidence from an illegal operation.

**Decision:**

The Board felt that the public evidence was far from thorough. There being no evidence from Haliburton, Halton or Peel, those areas of the applications were denied. With respect to the balance of the application, the Board did not condone the illegal operations of the applicant. The Board stated that it would not reward illegal operations by granting a licence to the perpetrator of the illegality on the basis of its unlicensed service.

**The applications were denied.**

**Applicant:**

Carleton Bus Lines (3000) Inc.  
Gloucester, Ontario

**Files: 45720-A/B**

**Respondents:**

Trentway-Wagar Inc.  
Robert H. Dowd

These were applications to transfer all of the operating licences from Carleton Bus Lines (2000) Ltd. to the applicant. Prior to the commencement of the hearing, the Board ruled that:

1. The request for summons from the respondent would be denied, as it was not relevant to the proceedings;
2. The request for adjournment of the hearing was denied; and
3. The application was not defective, as the parties to the proceedings were not going to be prejudiced in any way.

**Applicant's Case:** Through three witnesses, the applicant testified that:

1. the vendor was giving up the bus operation and would henceforth run the leasing operation;
2. sufficient cash would be generated by the sale to pay all outstanding accounts payable;
3. new financing would be available subject to regulatory approval;
4. the transfer of the licences would not affect the current service and in fact, the purchasers hoped to improve the service through purchase of new equipment; and
5. no one would be prejudiced by the transfer, not the public, not the respondents.



---

**Respondents' Case:**

No evidence was presented by Trentway-Wagar Inc. Mr. Dowd testified that the licences being transferred were formerly owned by him and when he sold them to the vendor, the transaction did not unfold to his satisfaction, primarily on the issue of monies due to him. He testified there were lawsuits pending and that if the Board were to approve the applications, he would be severely prejudiced.

**Decision:**

As Trentway-Wagar Inc. did not testify, the Board concluded that it would not be prejudiced if the applications were approved. As to Mr. Dowd, the Board stated that he could only be provided relief through the courts and not through the Board.

The Board concluded that the transfer of the licences to the applicant would not prejudice the public need and convenience served by the licences and **the applications were approved.**

**Applicant:**

Transtario Bus Lines Inc.  
Bradford, Ontario

**File: 17967-RE-(2)**

**Respondent:**

Canadex Resources Limited

The applicant alleged that the respondent operated in violation of its operating licences.

The respondent readily admitted the violation but in its defence, it alleged that as there were no carriers able to provide this service it assumed that they then had the authority to do the trip.

The Board pointedly referred the respondent to the relevant Regulation referred to as the "all-call rule" which required:

1. that **all** other licensed operators in the Municipalities in question must be called before a trip can be taken;
2. that there must be a call in respect of **each** charter;
3. that there must be **evidence** of the call, otherwise the subsection would be unenforceable;
4. that the other operators must be given **reasonable** notice of a proposed charter in order to assess whether or not they have the equipment required for the service; and
5. that the other operators be given sufficient information about each trip to be able to determine whether they will have the required equipment.

**Decision:**

**The Board ordered that any similar service cease immediately.**

**Applicant:** Attridge Coach Lines  
Burlington, Ontario

**File: 44264-RE(2)**

**Respondent:** Robert J. McMynn

This was a share transfer application to transfer ownership of the licensee Attridge Coach Lines Inc. from 1049459 Ontario Inc. to James and Glenn Attridge. A request by counsel for the respondent for a summons was denied by the Board on the grounds that the individual to be summoned would be of no assistance in the proceedings as he was not a "hands-on" officer.

As to counsel's assertion that the Board was showing prejudice by denying the request for summons, the Board emphatically stated that the only reason for denial was for the parties to focus on the hearing and the relevant issues.

**Applicant's Case:** The former manager of the licensee testified that the offer to purchase the shares would settle outstanding debts. He negotiated settlements with all known creditors including the respondent, Mr. McMynn, in which case he had obtained a Full and Final Release through the Court. Mr. Glenn Attridge on behalf of the purchaser, testified that he was ready, willing and able to operate the business.

**Respondent's Case:**

No evidence was presented by the respondent, Robert J. McMynn, nor did he attend the hearing. Counsel argued that not all creditors were being paid and that Mr. McMynn's corporation was not going to receive any monies owed.

**Decision:**

The Board concluded that it was satisfied that the trade creditors had been dealt with fairly and that the respondent had failed to prove that the transfer of ownership would indeed prejudice the public need and convenience served by the licences. The respondent's absence left critical questions unanswered.

**The share transfer was approved.**

**Applicant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")  
Peterborough, Ontario

**File: 44900-RE**

**Respondent:** G. Stewart Travel Services Ltd. ("Stewart")

**Issues:** Trentway filed an application alleging that Stewart operated in violation of the Public Vehicles Act by operating chartered trips from Peterborough and other municipalities in Class 'A' public vehicles.

---

### **Respondent's Case:**

Stewart is licensed as a travel wholesaler/retailer under the Ontario Travel Industry Act. Stewart previously used Trentway exclusively for its charters and tours but since 1991 turned to Tokmakjian Limited, O/A Can-Ar for its services. At that time, an opinion was sought from the Board on the lease agreement and Can-Ar interpreted the response from the Board as an approval of the agreement. This resulted in an agreement between Stewart and Can-Ar. Over time, four coaches were involved in the agreement. Stewart considered itself as the equipment broker and agent of Can-Ar. The business expanded to the point where there were four (4) coaches involved - two (2) owned by Stewart and brokered back to Can-Ar and two (2) vehicles leased by Stewart. Although the Can-Ar colours were painted on the vehicles, the name Stewart was featured on the front of the four (4) vehicles. Stewart considered itself as an equipment broker and an agent of Can-Ar and provided services pursuant to the public vehicle operating licences of Can-Ar. Can-Ar reported the Stewart site in Peterborough as its operating site.

Stewart testified that the drivers were employees of Can-Ar. Driver qualifications, driver abstracts, logs and drug and alcohol tests were retained by Stewart and Can-Ar. Stewart paid Can-Ar 125% of payroll costs for the drivers and benefits to Can-Ar. Can-Ar billed Stewart \$700 per week for the cost of insurance and a rental fee of \$6000 per month for the two (2) leased vehicles. Daily maintenance of the vehicles was undertaken by Stewart while periodic maintenance was done by Can-Ar. If Stewart generated the work, Can-Ar billed Stewart for the transportation costs. If Can-Ar generated the customer, it billed and collected directly from its account and Stewart off-set its monthly bill by that amount. A commission fee of 5% for charters and 10% for tours was paid by Stewart to Can-Ar for administrative costs and the use of the operating licences of Can-Ar.

Can-Ar admitted that its relationship with Stewart was "not as formalized as it should be" and "all the ducks are not in a row from a paperwork point of view" and that "certain things were done that were not in the agreement". Can-Ar also admitted it had a similar agreement with other operators in Southern Ontario. It was Can-Ar's submission that it exercised dominant and detailed control over the arrangement on a "constant and continuing" basis.

**Applicant's Case:** It was Trentway's position that the Can-Ar/Stewart arrangement strikes at the heart of the regulatory system in Ontario. Trentway further alleged that Stewart held no CVOR, held no public vehicle operating licences and that the agreement with Can-Ar was just a cover-up and a scheme to evade or subvert the regulatory system.



Trentway stated that if Stewart were only an agent, it would not need to own any coaches and that Stewart employed and paid the drivers. Stewart set the rates and advertised itself under the name "Stewart Coach Ltd." Trentway contended that it was Stewart who bought the buses, expanded the fleet, did the strategic planning and paid for the whole operation and merely paid a 5% or 10% leasing fee to Can-Ar.

**Decision:**

The Board unequivocally supported the position of Trentway in that the arrangement was in violation of the Public Vehicles Act. The Board considered the arrangement as a "sophisticated, elaborate, evasive and cynical attempt to conduct bus operations beyond the reach of the Public Vehicles Act". The Board concluded that, in effect, Can-Ar is leasing out its licences to Stewart. The Board also contended that Stewart exercised control over the operations.

The Board referred to previous decisions that stated "to transfer licence privileges to unrelated persons destroys statutory concepts, there is nothing in the Act that indicates that renting is permitted, a separately organized corporation could not obtain effective and legal operating authority through the lease of an operating licence, licences cannot be leased or rented to various carriers at the whim of the licence holder".

The Board endorsed these decisions. The Board stated that to accept the Can-Ar/Stewart arrangement would be inconsistent and incompatible with the spirit and intent of the Public Vehicles Act.

The Board concluded that it was Stewart who solicited customers, booked the charters, provided the vehicles and controlled their movements, provided the dispatch, covered all expenses of the vehicle, paid the drivers' salaries and benefits, paid the insurance and daily maintenance of the vehicles, made all of the key decisions on expansions of the fleet, all of the financial planning, etc. Can-Ar only provided the paperwork for the arrangement and collected 5-10% from Stewart for the use of its licence and paperwork, but was a passive partner in the whole arrangement.

**The Board ordered that the arrangement cease immediately and ordered that Stewart pay Trentway the amount of \$11,532 and the Board the amount of \$3,950 for costs assessed.**



permis".

La Commission endosse ces décisions. La Commission a déclaré qu'accepter l'arrangement entre Can-Ar et Stewart serait contradictoire et incompatible avec l'esprit et l'intention de la Loi sur les véhicules de transport en commun.

La Commission a conclu que c'était Stewart qui sollicitait les clients, qui enregistrait les voyages nolisés, fournissait les véhicules et contrôlait leurs mouvements, fournissait la répartition, couvrait les dépenses du véhicule, payait les salaires et les avantages sociaux des conducteurs, payait les assurances et la maintenance journalière des véhicules, prenait toutes les décisions clés sur l'expansion de la flotte, toute la planification financière etc. Can-Ar fournissait seulement la documentation relativement à l'arrangement et collecté de Stewart 5-10% pour l'utilisation de ses permis de transport et pour la documentation mais était un partenaire passif dans l'arrangement.

La Commission a ordonné que l'arrangement cesse immédiatement et que Stewart paie à Trentway la somme de 11,532\$ et à la Commission la somme de 3,950\$ pour les frais imposés.

par mois pour les deux véhicules loués. La maintenance journalière des véhicules était faite par Stewart et la maintenance périodique était faite par Can-Ar. Si Stewart générait du travail Can-Ar facturait Stewart pour les coûts de transport. Si Can-Ar générait un client, il facturait et collectait directement from the client et Stewart déduisait ce montant de sa facture mensuelle. Une commission de 5% pour les voyages noisés et 10% pour les tours était payée à Can-Ar pour couvrir les frais administratifs e pour l'utilisation des permis de transport de Can-Ar.

Can-Ar a admis que sa relation avec Stewart n'était aussi "formalisée qu'elle le devrait" et que les "canards n'étaient en ligne du point de vue des documents" et que "certaines choses ont été faites qui n'étaient pas dans le contrat". Can-Ar a aussi admis qu'il avait des contrats similaires avec d'autres opérateurs du sud de l'Ontario. Can-Ar a soumis qu'il exerçait un contrôle dominant et détaillé sur l'arrangement sur une base constante et de façon continue.

### Preuve de la requérante:

Trentway a pris la position que l'arrangement entre Can-Ar et Stewart allait au cœur du système de réglementation de l'Ontario. De plus, Trentway a allégué que Stewart ne détenait ni certificat IEVU ni permis de transport et que le contrat avec Can-Ar ne servait qu'à dissimuler et n'était qu'un subterfuge afin de se soustraire ou d'éluider le système de réglementation. Trentway a déclaré s'il n'était qu'un agent il n'aurait pas besoin d'être propriétaires d'autobus ou d'engager ou de payer des conducteurs. Stewart a établi un tarif et fait de la publicité sous le nom "Stewart Coach Ltd.". Trentway a soutenu que c'était Stewart qui avait acheté les autobus, étendu la flotte, fait de la planification stratégique et payé pour l'opération entière et simplement payé des frais de location de 5% et 10% à Can-Ar.

### Décision:

La Commission a supporté la position de Trentway du fait que l'arrangement était en contravention de la Loi sur les véhicules de transport en commun. La Commission a considéré l'arrangement comme une "tentative sophistiquée, minutieuse, évasive et cynique de conduire des opérations de transport de passagers qui seraient au-delà du cadre de la Loi sur les véhicules de transport en commun". En effet, la Commission a conclu que Can-Ar louait ses permis de transport à Stewart. La Commission a aussi soutenu que Stewart a contrôlé les opérations.

La Commission a référé à d'autres décisions qui déclaraient – "transférer des permis à des personnes qui ne sont pas liées détruits les concepts statutaires, il n'y a rien dans la Loi qui indique que la location est permise, qu'une corporation séparée peut obtenir l'autorité légale et effective par le biais de la location d'un permis de transport, les permis de transport ne peuvent être loués à différents transporteurs au caprice du détenteur de



seulement une partie des créanciers seraient payés et que la compagnie de M. McMynn ne recevrait pas l'argent qui lui était dû.

**Décision:**

La Commission s'est dite satisfaite que les créanciers avaient obtenu un règlement équitable et que l'opposant avait fait défaut de prouver que le transfert de propriété porterait préjudice à la commodité et au besoin du public desservi par les permis. L'absence de l'opposant a laissé plusieurs questions importantes sans réponse.

**Le transfert d'actions a été approuvé.**

**Requérante:**

Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")  
Peterborough, Ontario

**Défenderesse:**

G. Stewart Travel Services Ltd. ("Stewart")

**Questions:**

Trentway a déposé une demande alléguant que Stewart opérât en contravention de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* en opérant des voyages nolisés à partir de Peterborough et de d'autres municipalités en utilisant des véhicules de catégorie 'A'.

**Preuve de la défenderesse:**

Stewart est un détenteur d'une licence de grossiste/détaillant de voyages en vertu de la *Loi sur l'industrie du voyage de l'Ontario*. Par le passé Stewart a utilisé de manière exclusive pour ses voyages nolisés et ses tours mais depuis 1991 Stewart s'est tourné vers Tokmakjian, o/a Can-Ar pour ses services. À ce moment-là, on a demandé l'opinion de la Commission relativement à un contrat de location et Can-Ar a interprété la réponse de la Commission comme une approbation du contrat. Cela a résulté en un contrat entre Stewart et Can-Ar. Au cours des années, le contrat a couvert quatre autobus. Stewart se considérait comme un courtier d'autobus et un agent de Can-Ar. L'entrepris e a pris de l'expansion au point que le contrat couvrait quatre autobus – deux dont Stewart était propriétaire et reloué à Can-Ar et deux autobus loués par Stewart. Stewart se considérait comme un courtier d'autobus et un agent de Can-Ar et donnait des services au public en vertu des permis de transport détenus par Can-Ar. Can-Ar considérait le site de Stewart à Peterborough comme son site d'opération.

Stewart a témoigné que les conducteurs étaient des employés de Can-Ar. Les qualifications, les dossiers, les fiches journalières et les tests de drogue et d'alcool des conducteurs étaient conservés par Stewart et Can-Ar. Stewart payait à Can-Ar 125% des coûts de salaires des conducteurs et des avantages à Can-Ar. Can-Ar facturait à Stewart \$700 par semaine pour les coûts d'assurance et des frais de location de \$6000

La Commission a référé la défenderesse à la réglementation pertinente relativement à la règle "d'en appeler à tous" laquelle règle requiert:

1. Que **tous** les autres détenteurs de permis dans les municipalités en question soient contactés avant qu'un voyage soit accepté;
2. Qu'il y est un appel à tous relativement à **chaque** voyage notifié;
3. Qu'il y est **preuve** de l'appel, autrement l'article ne pourrait être mis en application;
4. Qu'un avis **raisonnable** soit donné aux autres transporteurs afin qu'ils puissent évaluer si, oui ou non, ils ont l'équipement requis pour donner le service;
5. Que les transporteurs soient donnés l'information suffisante au sujet de chaque voyage de façon à déterminer s'ils ont l'équipement requis.

**La Commission a ordonné la cessation immédiate de tout service similaire.**

**Décision:**

**Demanderesse:** Attridge Coach Lines Inc.  
Peterborough, Ontario

**Opposant:** Robert J. McMynn

La demande a été présentée afin de transférer la propriété du détenteur de permis, Attridge Coach Lines Inc., de 1049459 Ontario Inc. à James and Glenn Attridge. La requête du procureur de l'opposant demandant à la Commission d'émettre un subpoena a été refusée par la Commission sur la base que l'individu à qui le subpoena devrait être émis ne pourrait être utile dans la cause du fait qu'il n'était pas un dirigeant ayant une connaissance approfondie de la compagnie. Le procureur de l'opposant a allégué que la Commission démontrait une partialité en refusant le subpoena, la Commission a déclaré de manière emphatique que la seule raison du rejet était que les parties devraient se concentrer sur l'audience et sur les questions pertinentes.

**Preuve de la demanderesse:**

L'ancien administrateur du détenteur de permis a témoigné que l'offre d'achat des actions s'occuperait du paiement des dettes alors dues. Il a négocié paiement avec tous les créanciers connus incluant l'opposant, M. McMynn, qui a ainsi obtenu une décharge complète et finale par la court. M. Glenn Attridge pour le compte de l'acheteur a témoigné qu'il était prêt, capable et qu'il voulait opérer l'entreprise.

**Preuve de l'opposant:**

Aucune preuve n'a été présentée par l'opposant, Robert J. McMynn, et il ne s'est pas présenté à l'audience. Le procureur de l'opposant a dit que

La défenderesse a admis qu'elle a opéré en contravention de ses permis mais en défense elle a allégué que du fait qu'il n'y avait pas de transporteurs capables de donner le service elle a assumé qu'elle avait l'autorité de faire le voyage.

La requérante a allégué que la défenderesse a opéré en contravention des ses permis.

**Défenderesse:**

Canadex Ressources Limited

**Requérante:**

Trenstar Bus Lines Inc.

Bradford, Ontario

Dossier: 17967-RE(2)

La Commission a conclu que le transfert des permis à la demanderesse ne causerait pas de préjudice à la commodité et au besoin publics des permis. Les demandes ont été accordées.

**Décision:**

Comme Trentway-Wagar Inc. n'a pas témoigné, la Commission a conclu que l'approbation des transferts ne lui causerait de préjudice. Relativement à M. Dowd, la Commission a statué qu'il ne pouvait avoir gain de cause que devant les tribunaux civils pas devant la Commission.

Aucune preuve n'a été présentée par Trentway-Wagar Inc. M. Dowd a témoigné que les permis devant être transférés lui appartenaient auparavant et quand il les a vendus à l'acheteur la transaction ne s'est pas déroulée comme il le voulait, principalement sur la question de l'argent qui lui serait dû. Il a témoigné qu'il y avait toujours des poursuites légales pendantes et que l'approbation du transfert par la Commission lui causerait un grand préjudice.

**Preuve des opposantes:**

1. Le vendeur abandonnait l'opération des autobus et administrerait l'opération de location;
2. Il y aurait suffisamment de liquidités générées par la vente afin de payer tous les comptes encore dus;
3. Un nouveau financement serait disponible sujet à approbation réglementaire;
4. Le transfert des permis n'affecterait pas le service et en fait les acheteurs espèrent que le service sera amélioré du fait de l'achat de nouvel équipement; et
5. Personne ne souffrira de préjudice par le transfert – par le public par les opposantes.

**Preuve de la demanderesse:**

1. La demanderesse a témoigné par l'intermédiaire de trois témoins que:
2. La requête pour ajournement de l'audience a été rejetée; et
3. La demande n'était pas défectueuse parce que les parties à l'audience n'ont pas souffert de préjudice.



**Preuve de la demanderesse:**

La demanderesse donne de manière prédominante une service d'aéroport entre Peterborough et l'aéroport Pearson et a aussi des privilèges de nolissement à partir du comté de Peterborough. La demanderesse veut étendre ses opérations du fait que le marché actuel est saturé.

Le support du public est venu d'agences de voyages, d'équipes de hockey, de groupes du troisième âge déclarant qu'ils voulaient des prix plus bas, un service de qualité et sur lequel on peut compter. Deux témoins se sont concentrés sur le niveau actuel des prix et sur l'équipement disponible.

**Preuve des opposantes:**

Quinte voulait principalement protéger son permis actuel à partir des comtés de Northumberland et Hastings en véhicules de catégorie D et a allégué qu'il serait affecté de manière drastique si les permis étaient accordés.

Trentway a allégué que les demandes voulaient rencontrer un besoin corporatif et non un besoin du public. Trentway a aussi allégué que la demanderesse opérait de manière illégale et qu'historiquement la Commission n'a pas accepté de preuve provenant d'opérations illégales.

**Décision:**

La Commission a été d'opinion que la preuve du public ne couvrait pas tout le territoire demandé. Il n'y avait pas de preuve à partir d'Haliburton, Halton ou Peel et ces régions incluses dans les demandes ont été rejetées. Relativement au reste des demandes, la Commission n'a pas approuvé les opérations illégales de la demanderesse. La Commission a déclaré qu'elle ne récompenserait pas les opérations illégales en accordant un permis à l'auteur de l'illégalité sur la base du service donné en contravention de la loi. **Les demandes ont été rejetées.**

**Demanderesse:**

Carleton Bus Lines (3000) Inc.  
Gloucester, Ontario

**Opposantes:**

Trentway-Wagar Inc.  
Robert H. Dowd

Les demandes ont été présentées afin de transférer à la demanderesse tous les permis de transport détenus par Carleton Bus Lines (2000) Ltd. Avant le commencement de l'audience, la Commission a statué que:

1. La requête présentée par Trentway afin d'obtenir des subpeonas serait rejetée parce que la requête n'était pas pertinente;

obtenant le privilège, la demanderesse était d'opinion que cela n'aurait pas d'impact négatif sur les autres transporteurs du fait que cela créerait de nouveaux marchés qui en retour requièreraient plus d'employés afin d'administrer les opérations.

La preuve du public supportant la demande est venu d'un large spectre des groupes communautaires. Ils ont témoigné qu'ils avaient besoin de véhicules plus gros ce qui aurait pour effet de créer plus d'emplois. La demanderesse a aussi témoigné que du marketing extensif had been done et que la demande existait.

#### **Preuve des opposantes:**

La preuve apportée par un compta ble agréé a indiqué qu'une étude faite a conclu qu'en aucune occasion les opposantes n'ont pas été capable de répondre à la demande lorsqu'un autobus a été demandé. Les états financiers pro forma produits par la demanderesse ont été mis en doute par les opposantes du fait que les opposantes ne pensaient pas que la demanderesse pourrait générer des revenus si la demande était accordée.

Les opposantes se sont déclarées prêtes, qu'elles voulaient et étaient capables de rencontrer les besoins du public. Les opposantes ont déclaré qu'elles faisaient le marketing de leurs services, qu'elles ne chargeaient pas rien pour les milles faits à vide et que le marché pour un autobus d'activités était limité.

#### **Décision:**

Du fait qu'il n'y avait de preuve supportant un territoire additionnel, cette partie de la demande a été rejetée. La Commission a été convaincu qu'il y avait un besoin pour un gros autobus d'activités avec des aménités tels que toilette, sièges à dossier élevé, télévision, etc. La Commission était d'opinion qu'il n'y aurait pas d'impact sur les opposantes et que cela servirait les besoins du public. La demande a été accordé et permet l'opération d'un autobus d'activités.

#### **Demanderesse:**

Century Airline Services Inc.  
Peterborough, Ontario

#### **Opposantes:**

Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")  
Manuel Pereira c/o Quinte Van ("Quinte")

Les demandes ont été présentées afin de permettre le transport nolisé de passagers à partir des comtés de Victoria, Hastings, Peterborough, Northumberland, Haliburton, des municipalités régionales de Durham, York, Peel et Halton et de la ville de Toronto.

**Décision:** La Commission a conclu que la preuve a démontré qu'il y avait un besoin pour le service additionnel. Le public était satisfait du service donné par Kewatin et que seul un témoin a mentionné Classic comme alternative. On donnerait au public un choix dans une région qui reçoit un service clairsemé et l'impact économique sur les opérations de Classic serait minimum.

**La demande a été accordée.**

**Requérante:** C.A. Bailey Limited ("Bailey")

Leamington, Ontario

**Défenderesse:** Husky Cab Limited ("Husky")

**Demande:** Bailey a déposé une demande alléguant que Husky a fait du transport nolisé alors qu'il ne détenait pas le permis requis. Le rapport de l'enquêteur a déclaré que Husky avait transporté des travailleurs saisonniers localement et en direction des États-Unis en passant la frontière de Détroit, Michigan. Bailey a témoigné que les opérations illégales de Husky a résulté en une perte substantielle de revenus.

En défense, Husky a déclaré qu'il n'avait sollicité le service et que c'était les fermiers qui avait demandé le service. Il a arrêté le service immédiatement lorsqu'il a réalisé qu'il était illégal.

**Décision:**

Du fait qu'Husky n'a pas disputé les conclusions de l'enquêteur, la Commission a conclu que Husky était coupable d'avoir opéré en contravention de la Loi sur les véhicules de transport en commun. **Commission a ordonné que les opérations illégales arrêtent immédiatement.**

**Demanderesse:** G & M Transportation Co. Ltd.

Holtbyre, Ontario

**Opposantes:**

Lambert Bus Lines Ltd.

McLellan Transportation Co. Ltd.

Tisdale School Bus Lines Ltd.

**Preuve de la demanderesse:**

La demanderesse est une entreprise familiale en existence depuis cinquante ans. La demanderesse a fait la promotion d'un nouvel autobus d'activités, en a fait la publicité de manière extensive et a pensé que de son implication dans la communauté résulterait une augmentation de sa part de marché. La demanderesse était aussi d'opinion que la compagnie avait maintenant dépassé le cadre de ses opérations actuelles et qu'elle avait besoin d'un autobus plus gros afin de desservir ses clients. En



voulait s'adresser à une personne seulement à cause des problèmes d'équipement auquel il avait face par le passé.

**Preuve de l'opposante:**

Stinton a déclaré que son territoire d'exploitation était le comté de Simcoe, qu'il avait de l'équipement de disponible, que les profits étaient en baisse, qu'il était prêt, qu'il pouvait et qu'il était capable de donner le service. D'accorder la demande aurait un impact économique de 30% sur ses opérations.

Transtario est un opérateur ayant un grand nombre de véhicules de tous genres. Il n'opère qu'à 72% de sa capacité et il est capable de donner le service demandé.

**Décision:**

La Commission a été impressionnée par la ténacité et la détermination de la demanderesse, par sa stratégie de marketing et par les deux cent personnes en provenance du public qui ont supporté la demande. La Commission a senti qu'il était évident que les actuels opérateurs n'offraient pas un service adéquat. La Commission a aussi déclaré que les opposantes n'ont pas démontré que la demande aurait un impact économique sur leurs opérations.

**La demande a été accordée.**

**Demanderesse:** Keewatin Transportation Ltd.  
**Dossiers:** 33985-J/K  
Keewatin, Ontario

**Opposante:** 856412 Ontario Inc. o/a Classic Coach ("Classic")

**Preuve de la demanderesse:**

La demanderesse a été en opération dans le nord ouest de l'Ontario depuis plus de cinquante ans. La demanderesse a présentée à la Commission un plan d'affaires bien structuré relativement à ses plans actuels et futurs. En déposant la présente demande, Keewatin vise à étendre ses opérations de transport nolisé, améliorer l'utilisation de son équipement et prendre avantage des occasions de croissance potentielle. La preuve du public a supporté plus d'options quant au choix de transporteurs, des prix compétitifs, plus de services de transport, de l'équipement plus sécuritaire et plus propre et un service sur lequel on peut compter.

**Preuve de l'opposante:**

Classic a déclaré qu'il opérât à partir de Dryden, qu'il a un véhicule utilitaire de catégorie A et que présentement il opère à 44% de capacité et que si le permis était accordé cela aurait un impact économique dommageable sur ses opérations.

la procédure lors de panne, les normes de service et leur service au public à l'aéroport. Airways a soumis que la proposition de service de Shuttle n'était pas réaliste or viable et parce que la compagnie choisira sa clientèle cela aura un effet néfaste sur le service donné par Airways et conséquemment le public voyageur.

## Décision:

La Commission a conclu de la manière suivante:

1. Il n'y a pas eu preuve de besoin pour le service de la part du public;
2. le service donné par Airways est plus qu'adéquat;
3. Ajouter de la compétition au service donné par Airways éroderait le taux d'utilisation du service et par le fait même affectera le service au public;
4. Le public n'a pas exprimé d'inconvénience relativement au service donné par Airways;
5. Le caractère unique apparent de Shuttle's service ne modifierait pas de beaucoup comparé au service donné par Airways.

La Commission s'est montré beaucoup préoccupé par le succès à long terme de la compagnie à cause de la petite base d'opérations proposée et de la structure de financement.

## La demande a été rejetée.

**Demanderesse:** Angelina Ricci o/a Angel Tours and Entertainment

**Dossier:** 45667-B

("Angel")  
Cookstown, Ontario

## Opposantes:

Transtario Bus Lines Inc. ("Transtario")  
Floyd Sinton Limited ("Sinton")

## Preuve de la demanderesse:

La demande a été présentée afin de permettre le transport nolisé de passagers à partir de Peel, York, Toronto et Simcoe à destination de Casino Rama. Angel a commencé à faire affaires en 1998 en vendant des tours pour aller au Casino Rama et "de mettre en marché le service et de servir le marché". Angel a mis l'emphasis sur le manque de transport de passagers à destination du Casino et de là la raison de la demande. Le Casino a ouvert un marché immense et 70% de ce marché n'est pas occupé. Angel a déclaré que l'industrie du transport de passagers était sous-équipée et qu'elle faisait aussi face à des pannes de service et d'équipements. Angel a aussi déclaré qu'elle était prête à faire face à ses responsabilités financières. Le directeur des ventes de Casino Rama a témoigné qu'il était difficile d'obtenir du transport de qualité et qu'il y avait un besoin d'équipements additionnels. Le public a supporté Angel pour les raisons suivantes: sa stratégie de marketing, des forfaits qu'elle a organisé et de ce fait elle mérite de donner le transport en plus. Le public

## Résumés de décisions rendues

Vous trouverez ci-après un résumé de décisions qui ont été rendues par la Commission pendant l'année 1999 relativement à des demandes de permis de transport, des demandes de sanctions contre des transporteurs et révisions et représentent un échantillonnage des dossiers dont la Commission a eu à décider. Les décisions complètes de la Commission sont disponibles et peuvent être obtenues en contactant ses bureaux au (416) 326-6732.

Service sur horaire: Un service de transport par autobus en vertu duquel une demande ou un détenteur de permis a déposé un horaire indiquant les heures d'arrivée et de départ du service.

Service nolisé: Un service de transport par autobus sans horaire fixe qui est exclusivement pour le bénéfice d'un groupe de personnes.

Demanderesse: Shuttle Pro Inc.

Cambridge, Ontario

Opposante: Airways Transit Service

Preuve de la demanderesse:

La demande a été présentée afin de permettre le transport de passagers sur horaire entre Kitchen, Waterloo, Cambridge et l'aéroport international Lester B. Pearson ("AIP") en utilisant des véhicules ayant une capacité maximale assise de huit passagers excluant le conducteur.

Les trois principes sous-jacents de l'entreprise de Shuttle est que la compagnie apporte enthousiasme, talent et vision à l'entreprise. Au départ le service sera donné en utilisant trois véhicules et se concentrera sur le service offert aux agents de voyage et aux compagnies de la région de Cambridge. Une étude a été effectuée par téléphone et a ciblé les agents de voyage, les compagnies et le public. Les résultats de l'étude ont indiqué que 37,4% des passagers des lignes aériennes se dirigeant vers AIP utilisent un service de navette, 7,3% utilisent des limousines, taxis et autobus et 55,3% utilisent leurs propres automobiles. Shuttle voulait cibler les passagers qui utilisaient leurs propres automobiles. La compagnie opérerait un service sur appel offrant café, journaux, musique, vidéos et autres aménités. Le support du public en général était limité au fait qu'il désirait avoir le choix du transporteur. Il y avait plusieurs plaintes relativement au service d'Airways: trop d'arrêts, embarquements manqués, délais, changements d'horaires etc.

Preuve de l'opposante:

Airways est en affaires depuis trente ans opérant à partir de Hamilton et Waterloo offrant un service de réservation/répartition 24 heures par jour. Airways exploite 70 véhicules et emploie 130 personnes. Airways a fourni à la Commission les détails de son service: leurs opérations à l'aéroport,



<b>Plainte:</b> Floyd Sinton Limited Barrie, Ontario	<b>Plaignant:</b> Trentway-Wagar Inc. ("Trentway") Trentway n'a pas prouvé ses allégations, demande rejetée. 1400\$ 2000\$	<b>Décision:</b> Trentway n'a pas prouvé ses allégations, demande rejetée. A la Commission par Trentway A Sinton par Trentway	<b>Frais à être payés:</b> Maxsavers International Tours Inc. Scarborough, Ontario	<b>Dossier: 22407-RE(1)</b>	
				<b>Plainte:</b> Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en commun.	
				<b>Plaignant:</b> Trentway-Wagar Inc. ("Trentway") Trentway n'a pas prouvé ses allégations, demande rejetée.	
				<b>Décision:</b> Trentway n'a pas prouvé ses allégations, demande rejetée. Aucun	
<b>Plainte:</b> Autocar Préférence Ltée Montréal, Québec	<b>Plaignant:</b> Exploitation contrairement aux termes de son permis.	<b>Décision:</b> La Commission a ordonné la cessation immédiate du service. 1150\$ 470\$	<b>Frais à être payés:</b> A la Commission A Trentway	<b>Dossier: 45435-RE(1)</b>	
				<b>Plainte:</b> Exploitation contrairement aux termes de son permis.	
				<b>Plaignant:</b> Trentway-Wagar Inc. ("Trentway") La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.	
				<b>Décision:</b> La Commission a ordonné la cessation immédiate du service. 1150\$ 470\$	
<b>Plainte:</b> Carleton Bus Lines Ltd. Gloucester, Ontario	<b>Plaignant:</b> Exploitation contrairement aux termes de son permis.	<b>Décision:</b> La Commission a ordonné la cessation immédiate du service. 1150\$ 470\$	<b>Frais à être payés:</b> A la Commission A Trentway	<b>Dossier: 20143-RE(2)</b>	
				<b>Plainte:</b> Exploitation contrairement aux termes de son permis.	
				<b>Plaignant:</b> Trentway-Wagar Inc. ("Trentway") La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.	
				<b>Décision:</b> La Commission a ordonné la cessation immédiate du service. 1150\$ 470\$	
<b>Plainte:</b> Maxsavers International Tours Inc. Scarborough, Ontario	<b>Plaignant:</b> Trentway-Wagar Inc. ("Trentway") Trentway n'a pas prouvé ses allégations, demande rejetée.	<b>Décision:</b> Trentway n'a pas prouvé ses allégations, demande rejetée.	<b>Frais à être payés:</b> A la Commission A Sinton par Trentway	<b>Dossier: 45510-RE(2)</b>	
				<b>Plainte:</b> Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en commun.	
				<b>Plaignant:</b> Trentway-Wagar Inc. ("Trentway") Trentway n'a pas prouvé ses allégations, demande rejetée.	
				<b>Décision:</b> Trentway n'a pas prouvé ses allégations, demande rejetée. A la Commission A Sinton par Trentway	
<b>Plainte:</b> Maxsavers International Tours Inc. Scarborough, Ontario	<b>Plaignant:</b> Trentway-Wagar Inc. ("Trentway") Trentway n'a pas prouvé ses allégations, demande rejetée.	<b>Décision:</b> Trentway n'a pas prouvé ses allégations, demande rejetée.	<b>Frais à être payés:</b> A la Commission A Sinton par Trentway	<b>Dossier: 45510-RE(3)</b>	
				<b>Plainte:</b> Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en commun.	
				<b>Plaignant:</b> Trentway-Wagar Inc. ("Trentway") Trentway n'a pas prouvé ses allégations, demande rejetée.	
				<b>Décision:</b> Trentway n'a pas prouvé ses allégations, demande rejetée. A la Commission A Trentway	
<b>Plainte:</b> Maxsavers International Tours Inc. Scarborough, Ontario	<b>Plaignant:</b> Trentway-Wagar Inc. ("Trentway") Trentway n'a pas prouvé ses allégations, demande rejetée.	<b>Décision:</b> Trentway n'a pas prouvé ses allégations, demande rejetée.	<b>Frais à être payés:</b> A la Commission A Sinton par Trentway	<b>Dossier: 45510-RE(3)</b>	
				<b>Plainte:</b> Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en commun.	
				<b>Plaignant:</b> Trentway-Wagar Inc. ("Trentway") Trentway n'a pas prouvé ses allégations, demande rejetée.	
				<b>Décision:</b> Trentway n'a pas prouvé ses allégations, demande rejetée. A la Commission A Sinton par Trentway	

Tokmakjian Limited  
Concord, Ontario

**Dossier: 37267-RE(1)**

**Plainte:** Exploitation contrairement aux termes de son permis.  
**Plaignant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
**Frais à être payés:** 1400\$  
À la Commission  
À Trentway

2000\$

**Dossier: 44242-RE(3)**

Erie Coach (1985) Inc.  
London, Ontario

**Plainte:** Exploitation contrairement aux termes de son permis.  
**Plaignant:** J.L. Denure (Chatham) Limited ("DeNure")  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
**Frais à être payés:** 1500\$  
À la Commission  
À DeNure

1000\$

Badder Bus Service Limited  
Thamesville, Ontario

**Dossier: 20104-RE(1)**

**Plainte:** Exploitation contrairement aux termes de son permis.  
**Plaignant:** J.L. Denure (Chatham) Limited ("DeNure")  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
**Frais à être payés:** 1500\$  
À la Commission  
À DeNure

500\$

Lorraine Fair, Kenora, Ontario  
Tri-Municipal Handi Transit Board  
Kenora, Ontario  
Ivey Aviation Ltd., Kenora, Ontario  
Agnes Fisher, Grassy Narrows, Ontario  
Totem Lodge of Sioux Narrows Ltd., Sioux Narrows, Ontario

**Dossiers: 45733, 45734, 45735, 45736, 45737**

**Plainte:** Exploitation sans détenir le permis requis.  
**Plaignant:** Gary McLaskey  
**Décision:** Plainte retirée – demande rejetée.  
**Frais à être payés:** À la Commission

1200\$

Thom Transport Ltd.  
Gatineau, Québec

Dossier: 44284-RE(1)

**Plainte:** Exploitation sans déténir le permis requis.  
**Plaignant:** 1. Corporation Voyageur Corp. ("Voyageur")  
2. Carleton Bus Lines Ltd.  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
1200\$  
500\$  
A la Commission  
A Voyageur

Attridge Transportation Inc.  
Waterdown, Ontario

Dossier: 44264-RE(5)

**Plainte:** Exploitation sans déténir le permis requis.  
**Plaignant:** Trentway-Wagar Inc.  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
400\$  
Peachtree Tours Inc.  
Welland, Ontario

Dossier: 44736

**Plainte:** Exploitation contrairement aux termes de son permis.  
**Plaignant:** Trentway-Wagar Inc.  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
400\$

Bus Pros Coach Lines Limited  
Mississauga, Ontario

Dossier: 45699-RE(1)

**Plainte:** Exploitation sans déténir le permis requis.  
**Plaignant:** Trentway-Wagar Inc.  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
400\$

D.K.M. Coach Lines Limited  
Downsview, Ontario

Dossier: 45595-RE(1)

**Plainte:** Exploitation sans déténir le permis requis.  
**Plaignant:** Trentway-Wagar Inc.  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
400\$  
Frais à être payés:  
A la Commission

417 Bus Lines Ltd.  
Casselman, Ontario

**Plainte:** Exploitation contrairement aux termes de ses permis.  
**Plaignant:** Corporation Voyageur Corp.  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
1400\$

**Dossier: 44260-RE(1)**

866151 Ontario Limited  
Port Elgin, Ontario

**Plainte:** Exploitation sans détenir le permis requis.  
**Plaignant:** Kunkel Bus Lines Ltd.  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
1250\$

**Dossier: 44734-RE**

956367 Ontario Inc. (o/a McCoy Transportation)  
Kingston, Ontario

**Plainte:** Exploitation contrairement aux termes de ses permis.  
**Plaignant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")  
**Décision:** Trouvé coupable en partie d'exploitation contrairement aux termes de ses permis et la Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
À la Commission par:  
McCoy Transportation  
Trentway  
A Trentway par McCoy  
960\$  
960\$  
200\$

Autobus R. Audet Inc.  
St-Irénée, Québec

**Dossier: 44531-RE(2)**

**Plainte:** Exploitation contrairement aux termes de ses permis.  
**Plaignant:** 1. Corporation Voyageur Corp. ("Voyageur")  
2. Carleton Bus Lines Ltd.  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
À la Commission  
A Voyageur  
3600\$  
1500\$



G. Stewart Travel Service Ltd.  
Peterborough, Ontario

**Dossier: 44900-RE**

**Plainte:** Exploitation sans déténir le permis requis.  
**Plaignant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
**Frais à être payés:** À la Commission 3950\$  
À Trentway 11532\$

Viaggiatore Coach Lines Inc.  
Toronto, Ontario

**Dossier: 45681-RE**

**Plainte:** Exploitation sans déténir le permis requis.  
**Plaignant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
**Frais à être payés:** À la Commission 1500\$  
À Trentway 2000\$

Willis Motors Limited  
Binbrook, Ontario

**Dossier: 20178-RE(2)**

**Plainte:** Exploitation contrairement aux termes de ses permis.  
**Plaignants:** 1. Transstario Bus Lines Inc. ("Transstario")  
2. Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")  
3. 1276252 Ontario Incorporated ("1272652")  
**Décision:** La Commission a ordonné les permis détenus soient désormais temporaires.  
**Frais à être payés:** À la Commission 1500\$  
À Trentway/Transstario 2000\$  
À 1272652 500\$

5094-8855 Québec Inc.  
Sainte-Foy, Québec

**Dossier: 45369-RE(3)**

**Plainte:** Exploitation contrairement aux termes de ses permis.  
**Plaignant:** Transstario Bus Lines Inc. ("Transstario")  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
**Frais à être payés:** À la Commission 2000\$  
À Transstario 500\$

P.W. Transportation Ltd.  
Mississauga, Ontario

**Plainte:** Exploitation contrairement aux termes de son permis.  
**Plaignant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
900\$  
1000\$  
À la Commission  
À Trentway

Dossier: 43995-RE(1)

Rainbow Express Inc.  
Newmarket, Ontario

**Plainte:** Exploitation sans détenir le permis requis.  
**Plaignant:** Canadex Ressources Limited  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
1100\$  
À la Commission

Dossier: 4745-RE

Angelina Ricci  
Cookstown, Ontario

**Plainte:** Exploitation contrairement aux termes de son permis.  
**Plaignant:** Transtario Bus Lines Inc. ("Transtario")  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
900\$  
500\$  
À la Commission  
À Transtario

Dossier: 45667-RE(2)

Husky Cab Limited  
Leamington, Ontario

**Plainte:** Exploitation sans détenir le permis requis.  
**Plaignant:** C.A. Bailey Limited ("Bailey")  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
2525\$  
1500\$  
À la Commission  
À Bailey

Dossier: 45222-RE(1)

**Dossier: 45670-RE**

Amos Keeash  
Pickle Lake, Ontario

**Plainte:** Exploitation sans détenir le permis requis.  
**Plaignant:** Ken Miller  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
500\$

**Frais à être payés:**

**Dossier: 03249-RE(1)**

Langdon's Coach Lines Co. Limited  
King City, Ontario

**Plainte:** Exploitation contrairement aux termes de son permis.  
**Plaignant:** Transstaro Bus Lines Inc. ("Transstaro")  
**Décision:** Plainte rejetée.  
À la Commission par Transstaro  
400\$

**Frais à être payés:**

**Dossier: 45510-RE(1)**

Maxsavers International Tours Inc.  
Scarborough, Ontario

**Plainte:** Organization de transport illégal.  
**Plaignant:** Transstaro Bus Lines Inc. ("Transstaro")  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
1500\$  
À la Commission  
À Transstaro  
2000\$

**Frais à être payés:**

**Dossier: 45707-RE(1)**

M.J. Murray & Sons Consulting Inc.  
Newmarket, Ontario

**Plainte:** Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport  
**Plaignant:** Transstaro Bus Lines Inc.  
*en commun*  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
1100\$

**Frais à être payés:**

**Dossier: 45761-RE(1)**

Niagara Falls Scenic Tours Inc.  
Niagara Falls, Ontario

**Plainte:** Exploitation sans détenir le permis requis.  
**Plaignant:** 1276262 Ontario Limited  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
1400\$  
À la Commission

**Frais à être payés:**

**Century Airline Service Inc.**  
Peterborough, Ontario

**Plainte:** Exploitation contrairement aux termes de son permis.  
**Plaignant:** Trentway-Wagar Inc.  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
1100\$

Dossier: 44617-RE(2)

**Ferguson Transportation Limited**  
Onaping, Ontario

**Plainte:** Exploitation contrairement aux termes de son permis.  
**Plaignant:** 1128570 Ontario Inc.  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
500\$

Dossier: 40891-RE

**Greyhound Canada Transportation Corp.**  
Toronto, Ontario

**Plainte:** Exploitation contrairement aux termes de son permis.  
**Plaignant:** Trentway-Wagar Inc.  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
900\$

Dossier: 45325-RE

**Lynda Hewton**  
Colbourne, Ontario

**Plainte:** Exploitation sans déténir le permis requis.  
**Plaignant:** Manuel G. Pereira  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
400\$

Dossier: 45696-RE(1)

**Thomas James**  
Port Hope, Ontario

**Plainte:** Exploitation sans déténir le permis requis.  
**Plaignant:** Manuel G. Pereira  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
700\$

Dossier: 45697-RE(1)



Vous trouverez ci-après des résumés de demandes déposées par des personnes intéressées (i.e. une personne qui a un intérêt économique dans le résultat du dossier) relativement aux articles 10 et 11 de la Loi sur les véhicules de transport en commun. Ces demandes sont des plaintes déposées par des personnes intéressées alléguant des violations de la loi par des détenteurs de permis ou par des personnes qui organisent des services de transport par autobus et qui n'utilisent pas les services de détenteurs de permis. Suite à une audience écrite ou publique, la Commission peut imposer des sanctions i.e. annuler, suspendre, imposer des conditions aux permis et/ou ordonner que l'opération qui cause la contravention arrête.

**Dossier: 44264-RE(2)**

Attridge Transportation Inc.  
Waterdown, Ontario

**Plainte:** Exploitation sans détenteir le permis requis.  
**Plaignant:** Transstaro Bus Lines Inc. ("Transstaro")  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
**Frais à être payés:** À la Commission 900\$  
À Transstaro 500\$

**Dossier: 25147-RE(2)**

Beaver Bus Lines Limited  
Winnipeg, Manitoba

**Plainte:** Exploitation sans détenteir le permis requis.  
**Plaignant:** Excel Coach Lines Ltd.  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
**Frais à être payés:** À la Commission 900\$

**Dossier: 45745-RE(1)**

Gord Campbell  
Sioux Lookout, Ontario

**Plainte:** Exploitation sans détenteir le permis requis.  
**Plaignant:** Ken Miller  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
**Frais à être payés:** À la Commission 1000\$

**Dossier: 17967-RE(2)**

Canadex Resources Limited  
Bradford, Ontario

**Plainte:** Exploitation contrairement aux termes de son permis.  
**Plaignant:** Transstaro Bus Lines Inc.  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
**Frais à être payés:** À la Commission 1690\$

# DEMANDES DE PERMIS SPÉCIAUX

É.U.A.	92	
Autres provinces	6	
TOTAL	98	

# DEMANDES REÇUES

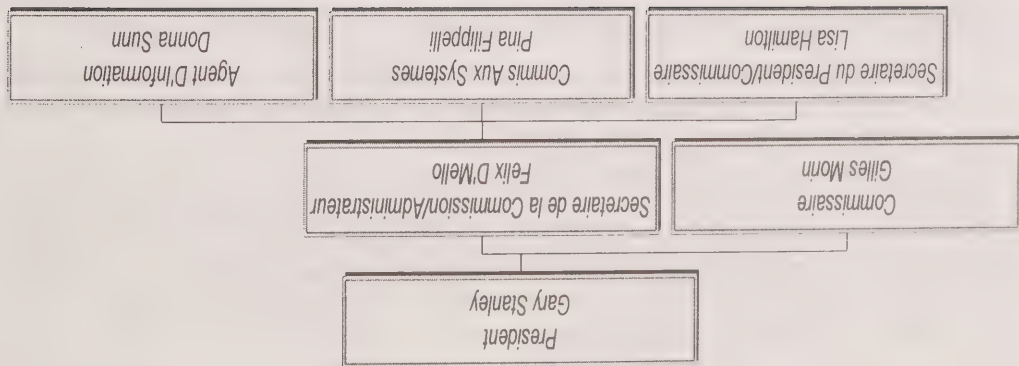
Type/Catégorie	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	81	7	89	177
Temporaire	14	3	11	28
Transfert	40	17	22	79
TOTAL	135	27	122	284

Légende:  
 PV Demandes de permis de transport de passagers  
 PVS Demandes de permis de transport scolaire  
 PVX Demandes de permis extra-provinciaux

## **REVENUS DE 1999**

Frais de dépôt de demandes	78,510 \$
Frais de court imposés	45,610 \$
Frais de dépôt d'oppositions	26,450 \$
Demandes de permis spéciaux	11,940 \$
Échange sur argent américain	7,353 \$
Révisions	4,200 \$
Divers	883 \$
<b>Revenus totaux</b>	<b><u>174,896 \$</u></b>

# Organigramme (au 31 décembre 1999)





## Message du Président

Plusieurs changements sont survenus à la Commission en 1999. Un nouveau président a été nommé et Gilles Morin a été nommé commissaire à temps plein.

En Ontario, en ce qui concerne les procédures disciplinaires, l'industrie du transport de passagers se réglemente elle-même et au cours de l'année la Commission a dû rendre jugement dans un certain nombre de demandes qui ont été introduites à l'initiative des membres de l'industrie. Ces demandes ont été déposées en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* (la "Loi") dont les dispositions donnent à la Commission les pouvoirs de revision et de sanction d'opérations illégales alléguées. Dans plusieurs cas, les transporteurs ayant été sujets de ces audiences et qui ont été trouvés coupables d'avoir opéré illégalement ont déposés des demandes et ont obtenu les permis de transport nécessaires et font maintenant partis de l'industrie légalement réglementée.

Pour la première fois, un transporteur détenteur de permis a, en vertu de l'article 8 de la Loi, demandé à la Commission d'interpréter son permis à cause d'ambiguïtés alléguées.

De plus, durant l'année 1999, plusieurs détenteurs de permis ont porté des allégations à l'encontre de compagnies et ce en vertu de l'article 2 de la Loi. Cet article déclare que toute personne doit organiser des services de transport qu'en utilisant un transporteur détenteur un permis émis par la Commission. Des enquêtes ont été entreprises et des audiences ont été tenues ayant comme résultat que la Commission a ordonné à ces compagnies de cesser leurs opérations illégales et d'utiliser des détenteurs de permis.

La Commission continue de rencontrer son objectif de rendre ses décisions le plus rapidement possibles. De plus, nous tentons de nous assurer que les coûts pour les participants sont gardés à un minimum.

Dans tous les cas lors de l'étude des allégations et de l'émission des permis de transport, la sécurité du public utilisant les services de transport en Ontario est la préoccupation principale de la Commission. La Commission a aussi comme mandat en vertu de la Loi de s'assurer que le montant d'assurance suffisant est en vigueur avant d'émettre un permis.

La Commission continue de servir à la fois l'industrie et le public en recomptant son mandat de s'assurer que l'industrie fonctionne d'une manière légale et sécuritaire.

Gary Stanley  
Président

## La Commission

La Commission a été constituée en vertu et en conformité avec les dispositions de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. 1990, chapitre O.19. Elle assume les fonctions d'un tribunal administratif quasi-judiciaire. En vertu de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*, L.R.O. 1990, chapitre P.54 et de la *Loi sur les transports par véhicules à moteur* de 1987, L.C. chapitre 35, la Commission contrôle l'entrée et maintient le développement ordonné de l'industrie du transport rémunéré de passagers sur le territoire de l'Ontario.

## Membres de la Commission (au 31 décembre 1999)

Gary Stanley, Président, Toronto

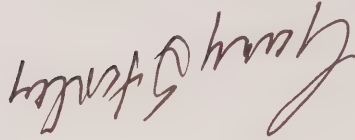
Gilles Morin, Commissaire, Nepean

A:

L'Honorable David Turnbull, Ministre des transports

Monsieur: Conformément à l'article 33 de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario, L.R.O. 1990, chapitre O.19, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 1999.

Respectueusement,



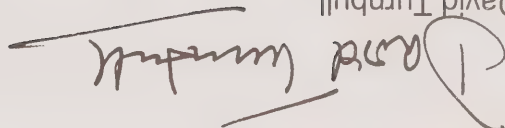
Gary Stanley  
président

A: L'honorable Hilary M. Weston,  
Lieutenant-gouverneur de la Province de l'Ontario

PLAÎT-IL À VOTRE HONNEUR

Le soussigné a le plaisir de présenter le rapport annuel de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 1999.

Respectueusement,

  
David Turnbull  
Ministre



## Table des matières

La Commission .....	4
Message du Président.....	5
Organigramme .....	6
Revenus de 1999.....	7
Demandes de permis spéciaux .....	8
Demandes de permis reçues .....	8
Résumés de décisions rendues .....	9-28



---

# Commission des transports routiers de l'Ontario

RAPPORT ANNUEL 1999



CARON  
DT 710  
- A56

Government  
Publications



---

# Ontario Highway Transport Board

## ANNUAL REPORT 2000

---





## *Table Of Contents*

The Board .....	4
Message from the Chair .....	5
Organizational Chart .....	7
Financial Information 2000 .....	8
Applications Received .....	9
Special Authorities Processed .....	10
Applications Received by Region.....	11
Summaries - Reasons for Decision.....	12

---

To: The Honourable Hilary M. Weston,  
Lieutenant Governor of the Province of Ontario

MAY IT PLEASE YOUR HONOUR:

The undersigned takes pleasure in submitting the Annual Report for the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2000.

Respectfully submitted,


A handwritten signature in dark ink, appearing to read "Bradley V. Clark", with a long horizontal flourish extending to the right.

Bradley V. Clark  
Minister

To: The Honourable Bradley V. Clark,  
Minister of Transportation:

Sir: In accordance with Section 33 of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19, I have the honour to present the report of the activities of the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2000 .

Respectfully submitted,



Gary R. Stanley  
Chair





---

## ***The Board***

The Board is constituted by virtue of and in accordance with the provisions of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19. It operates as a quasi judicial administrative tribunal. Under the *Public Vehicles Act*, R.S.O. 1990, c. P.54 and the *Motor Vehicle Transport Act*, 1987, R.S. (1985) c. 29 (3<sup>rd</sup>. Supp.), the Board controls entry and maintains an orderly development in the business of transporting passengers for compensation in public vehicles, both within Ontario and to other jurisdictions.

### **Members of the Board (as at December 31, 2000)**

Gary R. Stanley, Chair, Toronto

Gilles Morin, Member, Nepean

---

## *Message from the Chair*

During the year the Board continued to deal with applications for new or extended authorities. However, undoubtedly the Board's primary function has been dealing with matters regarding sanctions and reviews under the *Public Vehicles Act*. These matters are initiated by interested parties, i.e: parties who have an economic interest in the outcome of the matter, whereby they allege that another party is providing/arranging public transportation in contravention of the statute or the terms of their licence.

There was a major initiative by both the industry and the Board during the year to rid the highways of the province of unlicensed operators. This was most evident on the Toronto-Montreal corridor where operators were providing a service that unfortunately, in one instance, resulted in fatalities. The Board was already investigating this company and many others prior to the tragedy and the final outcome of these reviews was the issuance of cease and desist Orders against a dozen carriers. These orders were filed in the Ontario Court (General Division) to dissuade the operators from continuing to operate in contempt of a court order.

In June, the Board members and the Board Secretary met with the President of the Commission des transports du Quebec to discuss matters of mutual interest and the differences between the legislation of Ontario and Quebec. As a result of this meeting I believe that there is a better understanding of the concerns of the Ontario carriers regarding the unlicensed operations on the Toronto-Montreal corridor.

As well, in 2000 there were two cases involving companies that were charged with arranging transportation using unlicensed public vehicles. The decision of the Board in this matter is significant because a large number of unlicensed, uninsured and unregulated operators were put out of business and the public was protected from these illegal/unsafe operations.

Two long-time licensees were charged with contravention of the *Public Vehicles Act*. As a result of being found guilty, the charter privileges of one of the carriers were suspended for thirty days and the other carrier had its licence cancelled and re-issued as temporary for a three-month period.

---

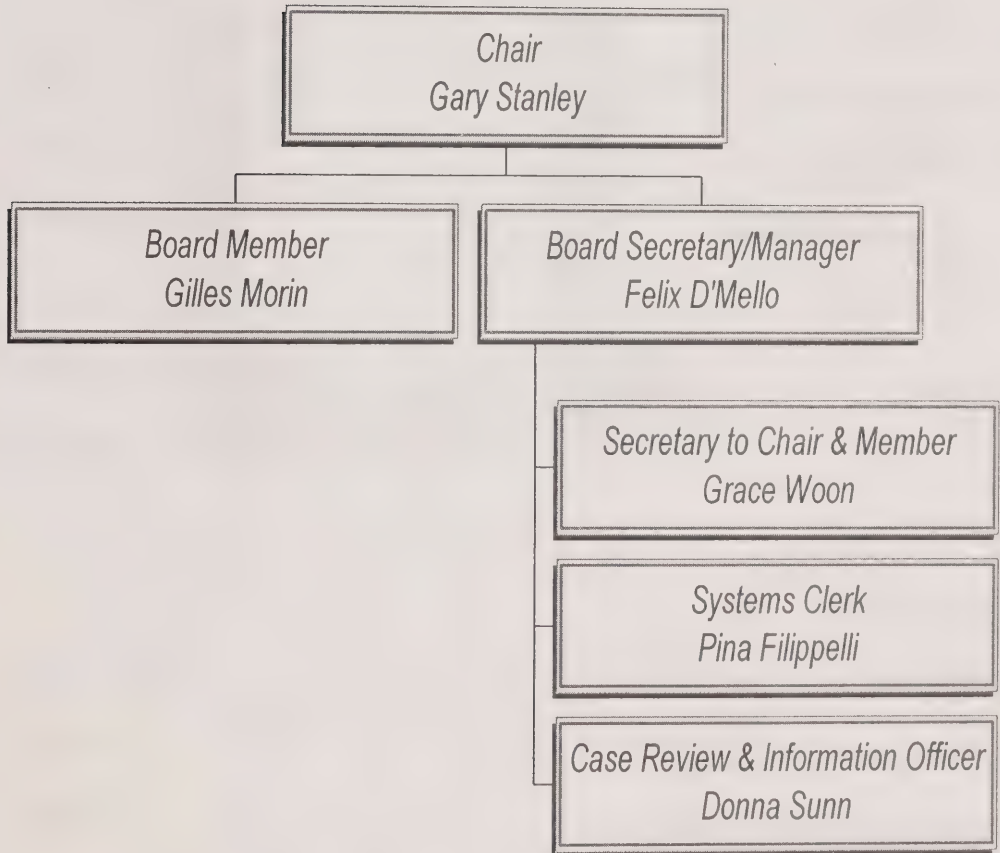
Regulation 982, Sections 7(4) and (5) under the *Public Vehicles Act* is commonly referred to as the “All Call Rule.” These Sections permit licensed carriers to operate, under certain conditions, in areas for which they hold no authority. The Board’s historical interpretation of these Sections has been frustrating to both the carriers and the public. In order to resolve this issue the Board held information sessions in Ottawa, Toronto, London, Sudbury and Thunder Bay during November and December. The Board received submissions from approximately eighty licensed bus operators regarding the Board’s preparation of a new statement of practice and procedure. As well, carriers participated in a survey to assist in developing a data bank to assist the industry and the public when chartering a bus in Ontario. As a result of these meetings, a new Board Practice and Procedure regarding the “All Call Rule” is now available on the Board’s new web-site, [www.ohrb.gov.on.ca](http://www.ohrb.gov.on.ca), that went on line in April 2001.

The application process of the Board continues to be self-financing. Efficient service to members of both the public and the industry continues to be our top priority. Every attempt is made to expedite applications within the timeline allowed by the rules of practice and to issue decisions and reasons for decisions in a prompt and timely fashion.

Gary R. Stanley  
Chair

## ***Organizational Chart***

*(at December 31, 2000)*





---

## ***FINANCIAL INFORMATION - 2000***

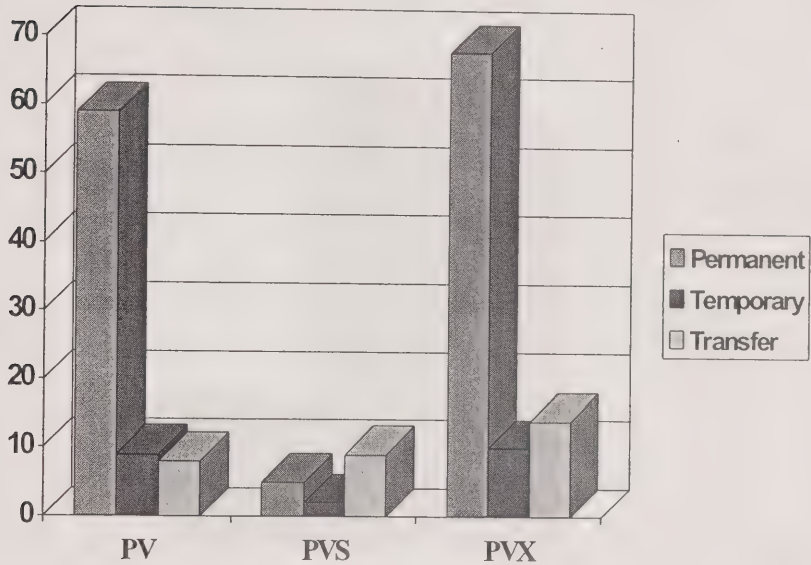
### **Revenue**

Application/Filing Fees	\$ 58,810
Costs assessed at hearings	58,370
Objection filing fees	14,700
Special Authorities	10,260
U.S. Exchange	6,240
Other	<u>532</u>
<b>Total revenue</b>	<b>\$ <u>148,912</u></b>

### **Expenses**

Salaries, wages and benefits	\$ 374,578
Travel and communications	33,639
Equipment and supplies	<u>37,661</u>
<b>Total expenses</b>	<b>\$ <u>445,878</u></b>

## *Applications Received*

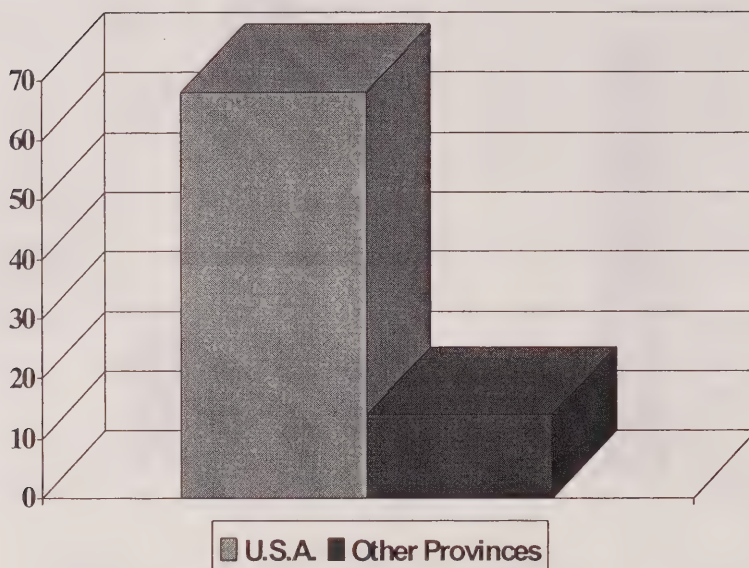


Type/Class	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	59	5	68	132
Temporary	9	2	10	21
Transfer	8	9	14	31
<b>TOTAL</b>	<b>76</b>	<b>16</b>	<b>92</b>	<b>184</b>

Legend:

PV	Public Vehicle Applications (Intra-Provincial Undertaking)
PVS	Public Vehicle (School Bus) Applications (Intra-Provincial Bus Undertaking) School Bus ONLY
PVX	Part I Motor Vehicle Transport Act Applications (Extra-Provincial Bus Undertaking)

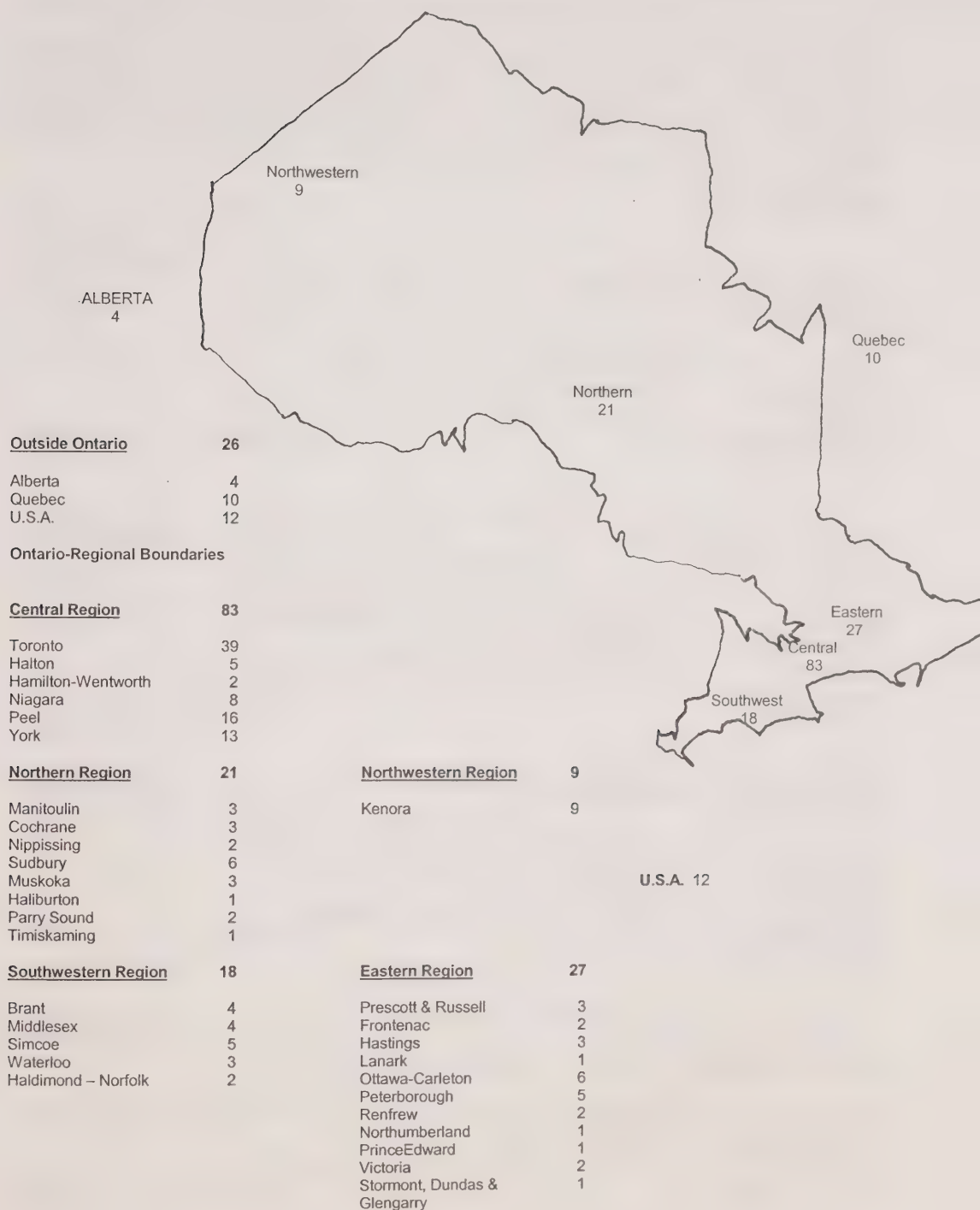
## *Special Authorities Processed*



### **APPLICANT'S HOME BASE**

U.S.A.	68
Other Provinces	14
<b>TOTAL</b>	<b>82</b>

# Applications Received by Region





The following are summaries of applications filed by interested persons (i.e. a person who has an economic interest in the outcome of a matter) with respect to Sections 10 and 11 of the *Public Vehicles Act*. These applications are complaints by interested persons, alleging contraventions of the *Public Vehicles Act*, as amended, and Regulations by licensees, non-licensees or by arrangers of bus transportation services using unlicensed carriers. Following written or oral hearings, the Board may impose sanctions i.e. cancel, suspend or impose conditions on licences and/or order that the operation that caused the contravention stop.

Adventure Limousine and  
Wedding Planning Service Inc.  
Sudbury, Ontario

File: 45806-RE(1)

Complaint:	Operating without an operating licence		
Complainant:	Northway Bus Lines Inc.		
Decision:	Ordered to stop the service immediately.		
Costs assessed:	To the Board		\$ 1,275

Attridge Transportation Inc.  
Waterdown, Ontario

File: 45523-RE(1)

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence.		
Complainant:	Trentway-Wagar Inc.		
Decision:	Complaint withdrawn - application dismissed.		
Costs assessed:	To the Board		\$ 1,340

Autobus Inter-Cite (1986) Ltee.  
Granby, Quebec

File: 24780-RE(1)

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence.		
Complainant:	Trentway-Wagar Inc.		
Decision:	Ordered to stop the service immediately.		
Costs assessed:	To the Board		\$ 1,400

Ayr Coach Lines Limited  
Waterloo, Ontario

File: 22260-RE(1)

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence.		
Complainant:	Attridge Transportation Inc.		
Decision:	Complaint withdrawn – application dismissed.		
Costs assessed:	To the Board		\$1,350

**Alexander Bubnick and Sons Inc.**  
**Hearst, Ontario**

**File: 45893-RE(1)**

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence.  
**Complainant:** LaCroix Bus Service Inc.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$1,150

**Campbell Bus Lines Ltd.**  
**Dwight, Ontario**

**File: 34040-RE(1)**

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence.  
**Complainant:** Hammond Transportation Limited.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$ 1,400

**Denny Bus Lines Ltd.**  
**Acton, Ontario**

**File: 32250-RE(1)**

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licences.  
**Complainants:** 1. Trentway-Wagar Inc.  
2. Pacific Western Transportation Ltd.  
**Decision:** All charter privileges suspended for 30 days.  
**Costs assessed:** To the Board \$ 2,850  
To the Complainants \$ 2,400

**Erie Coach Lines Company**  
**London, Ontario**

**File: 45770-RE(1)**

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence.  
**Complainant:** J.I. DeNure (Chatham) Limited.  
**Decision:** Complaint withdrawn – application dismissed.  
**Costs assessed:** To the Board \$ 1,800

**Farr's Coach Lines Limited**  
**Dunnville, Ontario**

**File: 23164-RE(1)**

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence.  
**Complainant:** Attridge Transportation Inc.  
**Decision:** Intra and extra-provincial operating licenses made temporary for 3 months.  
**Costs assessed:** To the Board \$ 1,600  
To the Complainant \$ 250

Ronald & Wanda Fuller o/a Tyenakwe Tours  
Cornwall, Ontario

File: 45506-RE(1)

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence.  
**Complainant:** Gatlin Oakes  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$ 1,300

G & M Transportation Co. Ltd.  
Holtyre, Ontario

File: 29910-RE(2)

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence  
**Complainant:** Lambert Bus Lines Ltd.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$ 1,400

Get Away Tours and Travel Inc.  
Mississauga, Ontario

File: 45783-RE(1)

**Complaint:** Arranging transportation with unlicensed operators.  
**Complainant:** Pacific Western Transportation Ltd.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$ 975

Donald Harrison o/a "U Need A Shuttle"  
Leamington, Ontario

File: 45886-RE(1)

**Complaint:** Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*  
**Complainant:** C.A. Bailey Limited.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$ 1,500

Lambert Bus Lines Ltd.  
Val Gague, Ontario

File: 29256-RE(1)

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence.  
**Complainant:** G & M Transportation Ltd.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$ 1,400

**Alan Majer o/a Ecoride**  
**Toronto, Ontario**

**File: 45812-RE(1)**

**Complaint:** Arranging transportation with unlicensed operators.  
**Complainants:** 1. Greyhound Canada Transportation Corporation  
2. Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

**Decision:** Ordered to stop the service immediately.

**Costs assessed:**  
To the Board \$ 1,200  
To Trentway \$ 2,400

**Maxima Tours Inc.**  
**Hamilton, Ontario**

**File: 44264-RE(1)**

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence.  
**Complainant:** Trentway-Wagar Inc.

**Decision:** Complaint withdrawn – application dismissed.

**Costs assessed:** To the Board \$ 1,340

**Claude D. Menard**  
**Garson, Ontario**

**File: 45764-RE(1)**

**Complaint:** Operating without an operating licence.

**Complainant:** Marcelle Larochelle

**Decision:** Ordered to stop the service immediately.

**Costs assessed:** To the Board \$ 1,050

**Nicky Travel & Tours Inc.**  
**Toronto, Ontario**

**File: 45778-RE(1)**

**Complaint:** Operating without an operating licence.

**Complainant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

**Decision:** Ordered to stop the service immediately.

**Costs assessed:**  
To the Board \$ 1,100  
To Trentway \$ 3,500

**Andrei Nikolai o/a Express Lines 2000**  
**Toronto, Ontario**

**File: 45768-RE(1)**

**Complaint:** Operating in contravention of his operating licence.

**Complainant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

**Decision:** Ordered to stop the service immediately.

**Costs assessed:**  
To the Board \$ 1,500  
To Trentway \$ 4,500



**Service De Covoiturage  
Allo-Stop (Montreal) Inc.  
Ottawa, Ontario**

**File: 45751**

**Complaint:** Arranging transportation with unlicensed operators.

**Complainants:** 1. Corporation Voyageur Corp.  
2. Greyhound Canada Transportation Corp.  
3. Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

**Decision:** Ordered to stop the service immediately.

<b>Costs assessed:</b>	To the Board	\$ 2,750
	To Voyageur Corp.	\$ 6,000
	To Trentway	\$10,000

**Karnail Singh o/a Delhi Tours  
Montreal, Quebec**

**File: 45853-RE(1)**

**Complaint:** Operating without an operating licence.

**Complainant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

**Decision:** Ordered to stop the service immediately.

<b>Costs assessed:</b>	To the Board	\$ 900
	To Trentway	\$ 1,100

**Yakov Stevens o/a CAN-AM Tours  
Toronto, Ontario**

**File: 45783-RE(1)**

**Complaint:** Arranging transportation with unlicensed operators.

**Complainants:** 1. Pacific Western Transportation Ltd.  
2. Trentway-Wagar Inc.

**Decision:** Ordered to stop the service immediately.

<b>Costs assessed:</b>	To the Board	\$ 1,300
------------------------	--------------	----------

**Student Travel Society Inc.  
North York, Ontario**

**File: 45802**

**Complaint:** Arranging transportation with unlicensed operators.

**Complainant:** Trentway-Wagar Inc.

**Decision:** Ordered to stop the service immediately.

<b>Costs assessed:</b>	To the Board	\$ 1,400
------------------------	--------------	----------

**Transport Thom Ltd./ Thom Transport Ltee**  
**Gatineau, Quebec**

File: 44284-RE(2)

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence.  
**Complainant:** Laidlaw Transit Ltd.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$ 1,400

**Transtario Bus Lines Inc.**  
**Bradford, Ontario**

File: 29214-RE(2)

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence.  
**Complainant:** Attridge Transportation Inc.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$ 1,100

**Transtario Bus Lines Inc.**  
**Bradford, Ontario**

File: 29214-RE(3)

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence.  
**Complainant:** Trentway-Wagar Inc.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$ 1,400

**Trentway-Wagar Inc.**  
**Peterborough, Ontario**

File: 14198-RE(3)

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence.  
**Complainant:** J.I. DeNure (Chatham) Limited.  
**Decision:** Complaint withdrawn – application dismissed.  
**Costs assessed:** To the Board \$ 1,800

**Trentway-Wagar Inc.**  
**Peterborough, Ontario**

File: 14198-RE(2)

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence.  
**Complainant:** Attridge Coach Lines Inc.  
**Decision:** Complaint withdrawn – application dismissed.  
**Costs assessed:** To the Board \$ 1,340

**Wills Motors Limited**  
**Binbrook, Ontario**

**File: 20178-RE(3)**

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence.  
**Complainant:** Attridge Coach Lines Inc.  
**Decision:** Complaint withdrawn – application dismissed.  
**Costs assessed:** To the Board \$ 1,340

**3635082 Canada Inc. o/a Max 2000**  
**Scarborough, Ontario**

**File: 45789-RE(1)**

**Complaint:** Operating without an operating licence .  
**Complainant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$ 1,400  
To Trentway \$ 500

**417 Bus Lines Limited**  
**Casselman, Ontario**

**File: 31161-RE(2)**

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence.  
**Complainant:** Delaney Bus Lines Ltd.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$ 1,300

**465491 Ontario Limited**  
**o/a Norwood Limosine & Taxi Service**  
**and/or Norwood Transportation Systems**  
**Hastings, Ontario**

**File: 45785-RE(1)**

**Complaint:** Operating without an operating licence.  
**Complainants:** 1. Manuel Pereira  
2. Century Airline Service Inc. ("Century")  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$ 2,300  
To Manuel Pereira \$ 390  
To Century \$ 2,000

---

## **Summaries - Reasons for Decisions**

The following summaries of applications for operating licences and applications for sanctions and reviews that were adjudicated by the Board in the 2000 calendar year represent examples of the type of matters handled by the Board. The Board's complete decisions are available and may be requested from its offices, telephone (416) 326-6732.

**Scheduled Service:** A bus transportation service for which an applicant or licensee files a timetable indicating the times of arrivals and departures.

**Chartered Trip:** A bus transportation service exclusively for a group of persons.

**Applicant:** Campbell Bus Lines Ltd. **File:** 34040-N  
Dwight, Ontario

**Respondent:** Hammond Transportation Ltd.

**Application:** This was an application to transport passengers on chartered trips from the Town of Huntsville and the Townships of Sherbourne-McClintock, Livingstone, Lawrence and Nightingale in the County of Haliburton and Finlayson, Peck, Canisbay and Sproule in Nipissing.

**Applicant's Case:** The application was to substantially enlarge the territory of its current operating licence. Campbell Bus Lines Ltd. ("Campbell") claimed that numerous social, sports and church groups and hotels sought this service. In addition, Campbell anticipated that summer camps and outfitters in the various townships would use the new service. It would use its school bus equipment in the summertime when it was not in service for schools. There were twenty-two (22) supporting statements for the licence from the public. Campbell anticipated an increase in revenues, if successful, while the expenses would be minimal as the existing operating structure would absorb them, save and except for the cost of fuel and wages.

**Respondent's Case:** The respondent, Hammond Transportation Ltd. ("Hammond") currently serves the market that is applied for. Hammond stated that some of the areas applied for are currently unprofitable and do not even cover the operating costs. The area in question was also currently served by a number of carriers. For various reasons Hammond suggested that all the public supporting statements be disregarded. Hammond argued that there was no new business being generated and that Campbell would only be "cannibalizing" Hammond's operations i.e. lost business and employment - and would cause a financial impact on its current service and operations.



---

**Decision:**

The Board concluded that the public support of the application was lacking in details, not firm in their commitment in support of the application and confused as to what they were actually seeking from the applicant. There was no criticism by the public of the existing service offered by Hammond. The Board concluded that if the application was granted, Hammond would be economically impacted and consequently Hammond's current service to the public would also be affected.

**The application was denied.**

**Respondent:**

**Denny Bus Lines Ltd. ("Denny")  
Acton, Ontario**

**File: 32250-RE(1)**

**Applicants:**

Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")  
Pacific Western Transportation Ltd. ("P.W.")

**Application:**

The applicants alleged that Denny had operated in contravention of the *Public Vehicles Act* and the terms and conditions of its operating licences. At the commencement of the hearing, Denny readily admitted to the charges.

**Applicants' Case:**

An analysis was made by Trentway of the unauthorized trips, i.e. the number of trips undertaken, the revenue generated and the negative impact it has had on the licensed carriers. The applicants requested the Board to consider the scale of the illegal operations, the duration of the illegality, the deliberate consideration to break the law and the impact of the illegal activities on the licensed carriers.

**Respondent's Case:**

Denny submitted that it had been in business for 40 years and primarily handled the overload of work out of Toronto through the "All Call Rule" although they were in error in assuming that this had always been done. Denny stated that it had ceased these operations, had never appeared before the Board on similar matters and has since made an application before the Board for the proper licences. Denny submitted that it was not "wilful negligence" on their part and accordingly an Order from the Board to cease the activity with a subsequent audit of its activities was sufficient rather than suspend or cancel the licences which could possibly put it out of business.

**Decision:**

The Board was faced with four choices:

1. issue an Order to cease the illegal operations;
2. make Denny's licences temporary;
3. suspend Denny's operating licences; or
4. cancel Denny's operating licences.

The Board deduced that Denny had consistently amassed huge amounts of revenue from the illegal operations over four years. The Board considered the flagrant illegal operations as very grave and without justification especially from a carrier that had been in the business for forty years and that Denny should therefore suffer the consequences.

The Board suspended all intra and extra-provincial charter privileges of Denny for 30 days and they were prohibited from operating chartered trips under the "All Call Rule". Subsequent to the thirty day suspension, Denny's intra and extra-provincial operating licences were made temporary for six months and were only to be made permanent thereafter by application and an audit to ensure that Denny had complied with the *Public Vehicles Act* and the *Motor Vehicle Transport Act*. In addition, substantial costs were also assessed against Denny.

**Respondent:** Farr's Coach Lines Limited ("Farr's") File: 23164-RE(1)  
Dunnville, Ontario

**Applicant:** Attridge Transportation Inc. ("Attridge")

**Applicant's Case:** The applicant alleged that Farr's had been operating in contravention of the *Public Vehicles Act* and the terms and conditions of its operating licenses.  
**At the beginning of the hearing Farr's admitted that it had operated in contravention of the laws and its licenses.**

**Respondent's Case:** Farr's stated that application were pending before the Board to re-write, extend and clarify the terms of its operating licences and that if the applications were granted all current issues before the Board would be resolved. Farr's also advised the Board that the illegal operations covered a period of thirteen months and made up 56% of the total revenues. Farr's also stated that the "All Call Rule" was difficult to comply with but that the poor documentation previously maintained by its administration left "a lot to be desired", "lost control and lost sight of what they were doing". Farr's has since engaged the services of a transportation consultant and is implementing its recommendations.

Farr's finally pleaded that:

- It had made a mistake;
- It did not seek the business – it came to them;
- The size of the transgression was not large;
- It now understood its obligations and there would be no repetition;
- Corrective steps were being undertaken; and
- It had difficulties with the "All Call Rule".

Attridge requested that a Board Order to cease the illegal operations and assessed costs would be the appropriate decision

---

or the Board could make Farr's licences temporary pending the result of an audit.

**Decision:**

The Board expressed disappointment at Farr's behaviour. It was disappointed that a carrier would resort to illegal operations in order to succeed especially since it had been in business for over forty years. However, the Board was impressed at Farr's forthright manner in response to the allegations. The fact that it had hired a consultant to assist it in the re-organization was also a positive move.

**The Board ordered that Farr's intra and extra-provincial operating licenses be made temporary for three months. The licenses would be made permanent by application and a satisfactory audit of its operations. Costs against Farr's were also assessed.**

**Applicant:**

**Great Canadian Coaches Inc. ("Coaches")    File: 44338-G/H  
Kitchener, Ontario**

**Respondents:**

Badder Bus Services Limited ("Badder")  
Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")  
J.I. DeNure (Chatham) Limited ("ChaCo")  
Eric Coach Lines Company ("Erie")

**Application:**

These were intra and extra-provincial applications for chartered trips for Great Canadian Holiday Inc., Your Casino Express and Leaf Express from the Counties of Essex, Lambton and Elgin.

**Applicant's Case:**

Lorna Hundt represented Great Canadian Holidays Inc. ("Holidays"). She stated that Holidays organized diverse tours not readily available with other companies. It was the largest tour organizer in Ontario and its mandate was to do the unexpected i.e. innovative and mystery tours with a wide choice of destinations. It has a large advertizing budget and produces all the advertizing material in-house. She stated that Coaches does all its transportation but has periodically used other carriers. Coaches' drivers were "one of them" also operating as a tour operator and that other company drivers could not fulfil this role and their lack of experience had caused problems for Holidays. She also testified that other coach operators in the area did not offer this service.

Robert Anthony represented Your Casino Express ("Casino"). Casino organized trips to casinos in Ontario and also trips from Michigan to Canadian casinos. Coaches does all its transportation. In its first year Coaches transported 10,700 passengers and in the current year-to-date has handled 34,000 passengers. He wanted to expand his business and was supporting Coaches for that reason. Coaches assists him in the preparation of promotional material for casino trips. He also



testified that the other carriers had never approached him to do business.

Mario Arcuri represented Leaf Express ("Leaf") a company that arranges trips for Maple Leaf Hockey fans to attend the games from out of town venues. In his first year of operation he organized trips for 300 customers and in the current year it had climbed to 3000 customers. He stated that he used other carriers but was now only using Coaches as he was very satisfied with its service, drivers, staff and equipment. He also receives marketing support from Coaches that is not available any where else.

Coaches testified that the area in question had a diminished service from the licenced carriers and the applications were to offer the public a choice of services. Coaches intended to develop the East Michigan market which has not been undertaken by the respondents. Coaches reviewed its history, licences, management team, fleet equipment and marketing approach. Coaches contended that there was no comparative service to the one he offers in Southwestern Ontario. It was a totally integrated package.

#### **Respondents' Case:**

Badder testified that it only opposed the Lambton and Kent parts of the applications. It has been in business for fifty years and employs sixty people. It has an equipment availability of 40%. It is ready, willing and able to service the needs of the public and any new competition would be detrimental to its operations.

ChaCo testified that it had the authorities to provide the service and it is currently operating at 60 – 65% capacity and if the applications were granted it would suffer an economical impact.

Erie and Greyhound did not testify in opposition to the applications.

#### **Decision:**

The Board took into consideration three factors to decide this matter:

- The applications and the Board's precedents on these types of applications;
- The economic impact on the respondents; and
- Public need and convenience.

The Board was impressed with Coaches / Holidays operations and the uniqueness of the service to its clientele. As two of the respondents did not testify and as the others failed to provide any evidence as to economic impact, the Board concluded that granting the applications would not have any economic impact on the respondents' operations. The Board was also impressed with the very satisfactory relationship between the tour operators and its customers and concluded that the public in Essex, Chatham and Lambton also deserved this service.

**The applications were granted subject to a few restrictions.**



<b><u>Respondent:</u></b>	<b>Allan Majer ("Ecoride") Toronto, Ontario</b>	<b><u>File: 45812-RE(1)</u></b>
<b>Applicants:</b>	Greyhound Canada Transportation Corp. Trentway-Wagar Inc.	
<b>Applicants' Case:</b>	<p>The applicants made an application pursuant to Section 2(2) of the <i>Public Vehicles Act</i> alleging that Ecoride was arranging the transportation of passengers by persons who are not holders of operating licences.</p> <p>A hearing was set to determine if Ecoride was operating in contravention of the laws but Ecoride admitted that it had operated in contravention of the <i>Public Vehicles Act</i> and the matter was subsequently dealt with by a written hearing.</p> <p><b>An order to cease operations was issued and costs were also assessed.</b></p>	
<b><u>Applicant:</u></b>	<b>Trentway Wagar Inc. ("Trentway") Peterborough, Ontario</b>	<b><u>File: 45768-RE(1)</u></b>
<b>Respondent:</b>	Andrei Nikolaev ("Andrei") Toronto, Ontario	
<b>Application:</b>	Trentway alleged that Andrei was operating in contravention of the terms of its operating licences and also the <i>Public Vehicles Act</i> and Regulations thereunder.	
<b>Applicant's Case:</b>	<p>The applicant contended that:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Andrei was the holder of operating licences authorizing chartered trips only and not authorized to operate a scheduled service;</li> <li>• Andrei was charging one way single fares contrary to the definition of a chartered trip;</li> <li>• Andrei did not advertize his service as a chartered trip;</li> <li>• Andrei advertized individual and not group fares in print and on web sites; and</li> <li>• Andrei was operating a lucrative scheduled service between Toronto and Montreal contrary to the terms of his operating licences.</li> </ul> <p>The applicant agreed that giving the customer a meal does not convert the service to a chartered trip as this could devastate the industry if it were true.</p>	
<b>Respondent's Case:</b>	<p>Andrei testified that:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• He has licences to provide chartered trips;</li> <li>• He only provides chartered trips;</li> <li>• He does charge individual fares but he gives the passengers meals to comply with the Regulations;</li> </ul>	

- The passengers are not belonging to a particular group;
- He claimed that his licences authorized him to charge individual fares;
- As his departure times were flexible he was consequently not providing a scheduled service;
- His fare structure was flexible and as there was no set fare he did not operate a scheduled service;
- He was serving passengers who could not otherwise afford to travel with the big bus companies; and
- That the applicant had failed to prove that he was operating unlawfully and the application should be dismissed.

**Decision:**

The Board dealt with the words “scheduled service” and “chartered trip” as defined in the Regulation in order to make its decision. It felt that the key words in the definition of a chartered trip were “trip”, “exclusively” and “group”.

The Board concluded that “trip”, in the context of the Regulation, was a journey travelling from one place to a destination and generally returning to the point of origin.

“Exclusively”, the Board concluded, meant solely for one particular group and excludes other passengers.

“Group”, the Board decided was a number of persons forming a group, classed together and going on a trip.

In summation, the Board stated that a chartered trip is intended to provide a service for a group such as a club or association where only one fare is charged for the trip or; if an individual fare is charged, it must include a meal, ticket of admission or hotel accommodation.

The Board concluded that Andrei’s operation did not conform with the definition of “Chartered Trip”. Andrei does not transport exclusive groups as the passengers have no common bond. They are travelling for individual reasons and paying individual fares and merely giving them a snack does not ensure that you comply with the regulation.

**The Board ordered Andrei to cease the illegal operations with a warning that if it were to continue the Board may revoke his operating licences. Costs were also assessed against Andrei.**

**Applicant:**

**Manual G. Pereira  
O/a Quinte Van Airport Service (“Quinte”)  
Belleville, Ontario**

**File: 45333**

**Respondent:**

**Trentway-Wagar Inc. (“Trentway”)**

---

**Application:** Quinte applied to transport passengers on a scheduled service between points in the Frontenac Management Board, the City of Kingston and the County of Lennox and Addington on the one hand and Lester B. Pearson International Airport ("Pearson") on the other hand via Kings Highway No. 401 and restricted to Class 'D' vehicles only.

**Applicant's Case:** The applicant agreed not to modify Class 'A' vehicles to become Class 'D' vehicles and this resulted in Franklin Coach Lines Ltd. withdrawing its opposition to the application. Quinte contended that what he was seeking was a door to door service to Pearson that was already available in most urban centres in Ontario. The current scheduled service offered by Trentway was not convenient in that its times of departures and arrivals did not meet the public need.

Seventeen public witnesses testified in support of the application. Most of them were senior citizens who travelled several times a year and did not like the current options. Their evidence can be summarized as follows:

- A need for a pick-up and drop-off door-to-door service;
- Disliked staying at hotels overnight to connect to their flights;
- Disliked the long waits for the scheduled services and preferred a service that would transport them immediately upon arrival;
- A higher tariff was not a concern and service was more important;
- Disliked taking taxis to the bus terminal and subsequent long waits for the bus;
- Being dropped off at late hours at the bus terminals was inconvenient;
- Experienced delays with the scheduled service;
- The personal and reliable service of Quinte was "worth more than money"; and
- The departure and arrival times of the scheduled service of Trentway was not convenient.

Quinte testified as to its staff and driver training and safety procedures. Approximately 70% of its passengers are seniors. It also filed the proposed rates for its service. It testified that it would provide a 24 - hour door - to - door service and would use smaller vehicles to pick up passengers in rural areas to "rendezvous" at selected points with the larger vehicles. Quinte alleged it would be offering a special service that is not currently available and the public was willing to pay for the additional service and convenience. There is a need for an on-demand service that is not currently being provided and Quinte is prepared to meet this need.

**Respondent's Case:** Trentway alleged that there were only two types of airport service, i.e. a scheduled service or an on demand service and that there

was only one area in Ontario – the Kitchener-Waterloo area where one company provided both the services. Trentway provides three return trips between Kingston and Pearson each day. Its passengers consist of seniors and students who are budget conscious and price sensitive. Trentway's traffic had dropped and would be economically impacted by Quinte's multiple rate structure. A 10% drop in passengers could mean a reduction of one trip a day. Trentway felt that the market could not support the two types of service in areas over one- and-one-half hours from the airport.

**Decision:**

The Board, keeping in mind the statutory test of public necessity and convenience, concluded as follows:

- The door to door service was necessary for the public;
- The current scheduled service was inadequate;
- There was insufficient competition in the Kingston area;
- The current options for the public in the Kingston area were inconvenient and the public would be better served if there were more options;
- The applicants' intention to provide a service in the Kingston area would require extensive marketing but felt that Quinte could meet the challenge; and
- The economic impact on Trentway's operation, should the application be granted, would be minimal.

The Board felt that Quinte's application will:

- Provide an efficient inter-urban passenger service;
- Provide competition;
- Provide a suitable, convenient and compatible service to the market area;
- Provide a twenty-four hour door-to-door service to Kingston and rural area residents.

**The application was granted.**

**Respondent:**

Service de Covoiturage  
Allo-Stop (Montreal) Inc. ("Allo-Stop")  
Ottawa, Ontario

File: 45751-RE(1)

**Applicants:**

1. Corporation Voyageur Corp. ("Voyageur")
2. Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")
3. Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

**Applicants' Case:**

The applicants alleged that Allo-Stop was arranging the transportation of passengers by persons not authorized to provide the service and were therefore operating in contravention of Section 2(2) of the *Public Vehicles Act*. ("P.V.A.")

The applicants referred to previous decisions of the Board in similar matters where the Board had concluded that the operations were



in contravention of the P.V.A. The Board had to determine if Allo-Stop was operating a public vehicle or arranging transportation by means of a public vehicle. The applicants referred to the definition of a "public vehicle" and stated, it was a motor vehicle, it was operated on the highway and it was being operated for and on behalf of a person for compensation directly or indirectly. The applicants alleged that the compensation received was insignificant or irrelevant. They also alleged that the Allo-Stop service did not fit into the taxi-cab exemption as defined in the P.V.A. nor was it a car pool operation, as defined. Allo-Stop, they alleged, was arranging the transportation for a fee. The drivers of the vehicle were paid a separate fee for transporting the passengers, albeit without an operating license from the Province of Ontario. Allo-Stop never, at any time, verified if the person providing the transportation was the holder of an operating licence. Allo-Stop was consequently arranging the transportation of passengers in vehicles not authorized to provide the service and were therefore operating in contravention of the P.V.A. Allo-Stop, they alleged, did not consider the requirements of commercial insurance, vehicle safety, the inspection of vehicle and drivers, etc.

#### **Respondent's Case:**

Allo-Stop alleged that the vehicles in the Allo-Stop operation are not operated for compensation and that the passengers merely pay for the gas and that it was not a money-making venture unlike that of a scheduled service operator. Allo-Stop offered a service to its members only and it was not a public service and therefore the service was not provided in a "public vehicle" as defined. Citing case law, Allo-Stop alleged that compensation in the context of the P.V.A. meant "payment by profit or gain" which was not the case with Allo-Stop. Based on the very small remuneration given to the transporter, Allo-Stop contended that the passengers were mainly "contributing" and not "compensating" the drivers. Allo-Stop stated that they did not arrange the trip and that it was the driver that did so. Allo-Stop contended that based on case law "an insurance company could not refuse to pay a claim because a passenger contributed towards the cost of gas". Allo-Stop alleged that based on the definition of "car pool" Allo-Stop's operations fit into that definition and they were therefore not arranging transportation as alleged and were therefore not operating in contravention of the P.V.A.

#### **Applicants' Reply:**

The applicants contended that:

- The facts as evident in the case law referred to by Allo-Stop were different from the service currently operated by Allo-Stop;
- The definition of "public vehicle" and "compensation" is dealt with expressly in today's legislation whereas it was not in the old legislation;
- Allo-Stop receives compensation and it is a commercial for profit venture;

- The case law cited with respect to insurance matters and service to members only as not being members of the public was irrelevant because it was based on old legislation;
- Allo-Stop's operation is not a car pool service; and
- Allo-Stop was arranging a public vehicle service and it was therefore operating in contravention of the P.V.A.

### **Decision:**

The Board concluded that:

- Allo-Stop's service is not a car-pool operation as it does not transport commuters, the driver is a different one each day and the fee is paid at the end of the trip and this would not comply with the definition;
- Based on the current definition of compensation which includes any rate, any remuneration, any reimbursement or any reward of any kind, the Board concluded that Allo-Stop and the drivers of the vehicles were receiving compensation;
- The case laws presented by Allo-Stop were not relevant in that they were either out-dated or did not fit into the context of the current P.V.A.;
- Membership in Allo-Stop has no qualification as it is wide open to the public; and
- Allo-Stop arranged both the drivers and passengers or else they would not meet. Allo-Stop arranged the time, the date, the pick-up and drop-off point, the destination, the fee, the name of the driver and type of vehicle involved. Therefore, the Board concluded that Allo-Stop was operating in contravention of the P.V.A.

The Board expressed serious concerns as to the quality of drivers, lack of insurance, lack of safety checks and the total disregard on the part of Allo-Stop to understand provincial legislation. The drivers, operating for Allo-Stop, operated public vehicles with no operating licenses and they were therefore operating in contravention of the P.V.A. The Board stated that the people of Ontario deserved the best and safest transportation service and in that respect Allo-Stop had failed.

The Board ordered Allo-Stop to stop arranging the transportation of passengers in unlicensed public vehicles immediately. Costs of \$2,750 to the Board and \$16,000 to the applicants were assessed against Allo-Stop.

### **Respondents:**

- |   |                              |
|---|------------------------------|
| 1. Balasubraminiam Naguleswaran<br>Montreal, Quebec   | <u>File #'s: 45824-RE(1)</u> |
| 2. Kakhaber Verkviachvili<br>Montreal, Quebec         | <u>45815-RE(1)</u>           |
| 3. Jassa Singh Dhillon<br>Dollard-Des-Ormeaux, Quebec | <u>45841-RE(1)</u>           |
| 4. Mohamed Sharzard Aslam<br>Montreal, Quebec         | <u>45839-RE(1)</u>           |

5. 9054-1319 Quebec Inc. Dollard-Des-Ormeaux, Quebec	<u>45842-RE(1)</u>
6. Rudolph Adler Cote Saint Luc, Quebec	<u>45850-RE(1)</u>
7. Jose Manuel Janeiro Montreal, Quebec	<u>45801-RE(1)</u>
8. Santokh Singh Khela Montreal, Quebec	<u>45805-RE(1)</u>
9. Iqbal Singh Gill Montreal, Quebec	<u>45840-RE(1)</u>
10. 9060-493 Quebec Inc. La Salle, Quebec	<u>45838-RE(1)</u>
11. Sarvdeep Singh Bath La Salle, Quebec	<u>45847-RE(1)</u>
12. 1400641 Ontario, Inc. Toronto, Ontario	<u>45777-RE(1)</u>

**Applicant:** Trentway-Wagar, Inc.

**Decision:** Santokh Singh Khela, Jassa Singh Dhillon, Iqbal Singh Gill, 9060-493 Quebec Inc. admitted that they had operated in contravention of the statutes in that they had been providing transportation for passengers in public vehicles without the operating authority to do so. They regretted their actions and promised not to repeat their actions.

**The Board issued individual orders against each one of them to cease the illegal operations immediately and also levied costs to be paid by each one of them to the Board in the amount of \$1,520 and \$1,500 to the applicant.**

Jose Manuel Janeiro, Mohammed Sharzad Aslam and Sarvdeep Singh Bath failed to appear at the hearing in spite of being

advised in the hearing notice that "should they not attend at the time and place shown for the hearing the Board would proceed in their absence."

**The Board, based on the evidence, ordered that the illegal operations cease immediately and ordered costs as follows:**

- Payable by Jose Manuel Janeiro – to the Board \$1,500 – to the applicant \$5,000;
- Payable by Mohammed Sharzad Aslam – to the Board \$1,520 – to the applicant \$5,000; and
- Payable by Sarvdeep Singh Bath – to the Board \$1,500 – to the applicant \$4,000.

Kakhaber Verkhviachvili admitted that he had operated in contravention of the statutes. He also testified that among others

he operated two vehicles that were registered in the name of Rudolph Adler.

**The Board ordered that the operations cease immediately and assessed costs payable by the respondent as follows:**

- **To the Board - \$1,520**
- **To the applicant - \$3,750**

Rudolph Adler: There was evidence from the Societe de L'Assurance Automobile de Quebec and Trillium Investigation & Consultants Ltd. that Adler was operating illegally between Toronto and Montreal. Mr. Adler admitted that he did own two vehicles that he had leased to his brother-in-law but that he was not aware that the vehicles were being used to transport passengers for compensation between Montreal and Toronto. The Board concluded that Mr. Adler's evidence was not credible and that he was aware of what was happening.

**The Board ordered that Mr. Adler cease his operations immediately and assessed costs as follows:**

- **To the Board - \$1,520**
- **To the applicant - \$3,750**

Balasubraminiam Naguleswaran testified that as he could not obtain the necessary operating licenses he did not get involved in passenger transportation services. However, there was evidence that Mr. Naguleswaran was operating in contravention of the statutes and the Board ordered that the operations cease immediately.

**Costs were assessed payable by the respondent as follows:**

- **To the Board - \$1,520**
- **To the applicant - \$1,000**

1400641 Ontario Inc. o/a Jessie Coach: Both the Societe de L'Assurance Automobile du Quebec and the investigator for the Board testified that Jessie Coach was licensed to operate chartered trips but instead provided non-chartered trips. Jessie Coach did not testify in its defence and the Board concluded that it operated in contravention of the statutes and ordered that it cease this operation immediately.

**Costs were assessed against Jesse Coach as follows:**

- **To the Board - \$1,520**
- **To the applicant - \$1,000**



---

**Summary:**

These matters caused very serious concerns to the Board because of the extent of the illegal transportation between Montreal and Toronto. This was accentuated even more by the fact that one of the operators was involved in a fatality resulting in a loss of lives. The Board continues to have serious concerns about the safety of the people of Ontario who use unlicensed carriers, the questionable quality of the drivers and the lack of adequate insurance. The illegal operations were not subject to safety audits, annual brake and maintenance inspections or emission standards inspections. Of equal importance was the fact that there were no apparent driver background checks. The lack of insurance was of equal concern to the Board.

The Board stated that the people of Ontario deserved the right to enjoy the service without concerns of vehicle/driver safety and lack of insurance coverage. The Board's Orders were filed in the Registry of the Ontario Court (General Division) to deter the operators from operating in contempt of a Court Order.

The Board commended Trentway-Wagar Inc. for its proactive position in bringing these very important matters to the attention of the Board.

- Les frais suivants ont été imposés au défendeur:**
- À la Commission - 1,520\$
  - À la requérante - 1,000\$

1400641 Ontario Inc. o/a Jessie Coach: Un représentant de la Société de L'assurance-automobile du Québec et l'enquêteur de la Commission ont témoigné que Jessie Coach détenait un permis de transport notifié mais donnait un service sur horaire. Aucun représentant de Jessie Coach n'a témoigné en défense et la Commission a conclu que Jessie Coach a opéré en contravention de la loi et a ordonné l'arrêt immédiat des opérations.

- Les frais suivants ont été imposés à Jesse Coach as follows:**
- To the Board - \$1,520
  - To the applicant - \$1,000

## **Résumé:**

Ces dossiers ont préoccupé très sérieusement la Commission à cause de l'ampleur du transport illégal effectué entre Montréal et Toronto. De plus, cela a été accentué par le fait qu'un des exploitants a été impliqué dans un accident qui a causé des pertes de vies. La Commission continue d'être préoccupée au sujet des Ontariens utilisant les services de transporteurs ne détenant pas de permis, la qualité douteuse des conducteurs et le manque d'assurance adéquate. Les opérations illégales ne sont pas sujettes à des vérifications de sécurité ou à des inspections de freins, de maintenance ou de normes d'émission. D'égale importance était le fait qu'il ne semblait pas y avoir de vérification personnelle des conducteurs. Le manque d'assurance était aussi préoccupante.

La Commission a déclaré que les Ontariens ont le droit de jouir d'un service sans se préoccuper des questions de sécurité reliées aux véhicules ou aux conducteurs et au manque de couverture d'assurance. Les ordonnances de la Commission ont été déposées auprès de la Cour de l'Ontario (division générale) afin de dissuader les exploitants de continuer à opérer à l'encontre d'une ordonnance d'une cour.

La Commission a loué Trentway-Wagar Inc. pour son travail pro-actif en apportant ses dossiers importants à l'attention de la Commission.

La Commission a émis une ordonnance contre chaque contrevenant de cesser immédiatement les opérations illégales et a aussi imposé des frais à chacun au montant de 1,520 payables à la Commission et de 1,500\$ payables à la requérante.

Jose Manuel Janeiro, Mohammed Sharzad Aslam and Sarvdeep Singh Bath ont fait défaut de comparaître à l'audience en dépit du fait que l'avis d'audience les avisait que "s'ils faisaient défaut de comparaître à l'heure et à l'endroit indiqués dans l'avis, la Commission procéderait en leur absence".

La Commission en se basant sur la preuve a ordonné l'arrêt immédiat des opérations illégales et a imposé les frais suivants:

- Payables par Jose Manuel Janeiro – à la Commission 1,500\$ – à la requérante 5,000\$;
- Payables par Mohammed Sharzad Aslam – à la Commission 1,520\$ – à la requérante 5,000\$; et
- Payables par Sarvdeep Singh Bath – à la Commission 1,500\$ – à la requérante 4,000\$.

Kakhaber Verkhvachvili a admis qu'il a opéré en contravention de la loi. Il a aussi témoigné qu'il avait opéré deux véhicules qui sont immatriculés au nom de Rudolph Adler.

La Commission a ordonné l'arrêt immédiat des opérations et a imposé les frais suivants:

- À la Commission - 1,520\$
- À la requérante - 3,750\$

Rudolph Adler: Il y a eu preuve de la part de la Société de l'assurance-automobile du Québec et de Trillium Investigation & Consultants Ltd. que Rudolph Adler opérait illégalement entre Toronto et Montréal. M. Adler a admis qu'il était propriétaire de deux véhicules qu'ils avaient loués à son beau-frère mais qu'il ne savait pas que les véhicules étaient utilisés pour le transport de passagers contre rémunération entre Montréal et Toronto. La Commission a conclu que le témoignage de M. Adler n'était pas crédible et qu'il savait ce qui se passait.

La Commission a ordonné l'arrêt immédiat des opérations de M. Adler et a imposé les frais suivants:

- À la Commission - 1,520\$
- À la requérante - 3,750\$

Balasubraminiam Naguleswaran a témoigné qu'à cause du fait qu'il n'a pas pu obtenir les permis requis il ne s'est pas impliqué dans les services de transport de passagers. Cependant, il y eu preuve que M. Naguleswaran opérait en contravention de la loi et la Commission a ordonné l'arrêt immédiat des opérations.

La Commission s'est dite très préoccupée par la qualité des conducteurs, le manque de couverture d'assurance, le manque de vérification de sécurité et la méconnaissance totale de la législation provinciale de la part d'Allo-Stop. Les conducteurs, opérant pour Allo-Stop, opéraient des véhicules de transport en commun sans détenir les permis requis et conséquemment ils ont opéré des véhicules de transport en commun en contravention de LVTG. La Commission a déclaré que la population de l'Ontario méritait le meilleur et le service le plus sécuritaire et à cet égard Allo-Stop a fait défaut.

La Commission a ordonné à Allo-Stop d'arrêter immédiatement d'organiser le transport de passagers et l'utilisation de transporteurs ne détenant par de permis. Des frais de 2,750\$ payables à la Commission et de 16,000\$ payables aux requérantes ont été imposés à Allo-Stop.

Défendeurs:	
1. Balasubraminiam Naguleswaran	1. Jassa Singh Dhillon
2. Kakhaber Verkviachvili	2. Jose Manuel Janeiro
3. Jassa Singh Dhillon	3. Jassa Singh Dhillon
4. Mohammed Sharzard Aslam	4. Jassa Singh Dhillon
5. 9054-1319 Québec Inc.	5. Jassa Singh Dhillon
6. Dollard-Des-Ormeaux, Québec	6. Jassa Singh Dhillon
7. Dollard-Des-Ormeaux, Québec	7. Jassa Singh Dhillon
8. Dollard-Des-Ormeaux, Québec	8. Jassa Singh Dhillon
9. Dollard-Des-Ormeaux, Québec	9. Jassa Singh Dhillon
10. Dollard-Des-Ormeaux, Québec	10. Jassa Singh Dhillon
11. Dollard-Des-Ormeaux, Québec	11. Jassa Singh Dhillon
12. Dollard-Des-Ormeaux, Québec	12. Jassa Singh Dhillon
Requérante:	Trentway-Wagar, Inc.
Décision:	Santokh Singh Khela, Jassa Singh Dhillon, Iqbal Singh Gill, 9060-493 Québec Inc. ont admis qu'ils ont opérés en contravention de la loi du fait qu'ils ont fourni un service de transport de passagers utilisant des véhicules de transport en commun sans détenir le permis requis. Ils ont déclaré qu'ils étaient désolés et que cela ne se répètera plus.



"rémunéreraient" pas les conducteurs. Allo-Stop a déclaré qu'il n'organisait pas le voyage et que c'était plutôt le conducteur qui le faisait. Allo-Stop a soutenu que la jurisprudence a décidé "qu'une compagnie d'assurance ne pourrait pas refuser de payer une réclamation parce qu'un passager a contribué aux dépenses de carburant". Allo-Stop a soutenu que les opérations d'Allo-Stop étaient incluses dans la définition de "covoiturage" et que conséquemment Allo-Stop n'organisait pas un service de transport tel que cela était allégué et conséquemment n'opérerait pas en contravention de la LVTG.

#### Réponse des requérantes: Les requérantes ont soutenu que:

- Les faits mis en preuve dans la jurisprudence à laquelle Allo-Stop a fait référence étaient différents de ceux de la cause dans laquelle Allo-Stop était impliquée;
- Les définitions de "véhicule de transport en commun" et de "rémunération" sont spécifiquement indiquées dans la législation actuelle ce qui n'était pas le cas dans l'ancienne législation;
- Allo-Stop a été rémunéré s'agissant donc d'une entreprise commerciale;
- La jurisprudence à laquelle il a été référé relativement aux questions d'assurance et relativement au service aux membres seulement qui n'est pas considéré comme un service public n'était pas pertinente du fait qu'elle était basée sur l'ancienne législation;
- L'opération d'Allo-Stop n'est pas un service de covoiturage; et
- Allo-Stop organisait un service public de transport de passagers et conséquemment opérerait en contravention de la LVTG

#### Décision:

La Commission a conclu que:

- Le service donné par Allo-Stop n'était pas du covoiturage du fait qu'il ne transportait pas des personnes qui font la navette, le conducteur change à chaque jour et les droits sont payés à la fin du voyage et ceci ne rencontre pas les exigences de la définition de covoiturage;
- En se basant sur la définition de rémunération qui inclut un taux, une rémunération, un remboursement ou une récompense de quelque genre que ce soit, la Commission a conclu qu'Allo-Stop et les conducteurs de véhicules recevaient une rémunération;
- La jurisprudence présentée par Allo-Stop n'était pas pertinente du fait qu'elle était soit dépassée ou bien qu'elle ne rencontrait le contexte de la loi actuelle;
- Devenir membre d'Allo-Stop ne comportait pas de qualification du fait qu'il était ouvert au grand public; et
- Si ce n'était d'Allo-Stop conducteurs et passagers ne se rencontreraient. Allo-Stop a arrangé l'heure, la date, le point d'embarquement et de débarquement, la destination, le droit, le nom du conducteur et le type de véhicule impliqué. Conséquemment, la Commission a conclu qu'Allo-Stop opérerait en contravention de la LVTG.

Service de Covoiturage  
Allo-Stop (Montreal) Inc. ("Allo-Stop")  
Ottawa, Ontario

Défendresse:

Requérantes:

1. Corporation Voyageur Corp. ("Voyageur")
2. Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")
3. Trentway-Vagar Inc. ("Trentway")

Preuve des requérantes:

Les requérantes ont allégué qu'Allo-Stop a organisé des services de transport de passagers en utilisant des personnes ne détenant pas de permis de transport et qui conséquemment opéraient en contravention du paragraphe 2 de l'article 2 de la Loi sur les véhicules de transport en commun. ("LVTCC").

Les requérantes ont fait référence aux décisions précédentes de la Commission dans des dossiers similaires lesquelles décisions ont conclu que les opérations contrevenaient aux dispositions de la LVTCC. La Commission a eu à déterminer si Allo-Stop opérait un véhicule de transport en commun ou bien s'il organisait un service de transport utilisant un véhicule de transport en commun. Les requérantes ont référé à la définition de "véhicule de transport en commun" et ont déclaré qu'il s'agissait d'un véhicule à moteur, qu'il était opéré sur la voie publique et qu'il était opéré par ou pour le compte d'une personne en contrepartie d'une compensation directe ou indirecte. Les requérantes ont allégué que la compensation reçue n'était pas significative ou n'était pas pertinente. Elles ont aussi allégué que le service d'Allo-Stop ne rencontrait pas les conditions de l'exemption reliée aux taxis telle que définie dans la LVTCC ou bien dans la définition de covoiturage incluse dans la LVTCC. Elles ont soutenu qu'Allo-Stop organisait un service de transport contre rémunération. Les conducteurs des véhicules étaient payés une rémunération séparée pour le transport des passagers sans détenir un permis de l'Ontario. Allo-Stop n'a jamais vérifié si la personne fournissant le service de transport détenait un permis de transport. Allo-Stop a constamment organisé le transport de passagers dans des véhicules qui n'étaient pas autorisés à fournir le service et conséquemment opérait en contravention de la LVTCC. Les requérantes ont allégué qu'Allo-Stop n'a pas considéré les exigences d'assurance, de sécurité des véhicules, d'inspection des véhicules etc.

Preuve de la défendresse:

Allo-Stop a soutenu que les véhicules utilisés dans ses opérations ne sont pas utilisés contre rémunération et que les passagers ne payent que pour l'essence et qu'il ne s'agissait pas d'une entreprise commerciale comme celle des transporteurs sur horaire. Allo-Stop offrait un service à ses membres seulement et il ne s'agissait pas d'un service public et conséquemment le service n'était pas offert dans un "véhicule de transport en commun" tel que défini. Citant la jurisprudence, Allo-Stop a soutenu que la rémunération dans le contexte de la LVTCC signifiait un "paiement dans le but de profit ou de gain" ce qui n'était pas le cas de Allo-Stop. Si on prend en considération la rémunération donnée au transporteur, Allo-Stop a soutenu que les passagers "contribuaient" aux dépenses et ne

**La demande a été accordée.**

- Fournira un service porte-à-porte 24 heures par jour aux résidents de Kingston and de la région rurale environnante.
- Fournira un service commode, compatible et qui rencontrera les besoins du marché de la région;
- Augmentera la compétition;
- Fournira un service de transport de passagers inter-urbain efficace;

La Commission a conclu que la demande de Quinte:

- Les options présentement disponibles au public dans la région de Kingston n'étaient pas commodes et le public serait mieux servi s'il y avait plus d'options;
- L'intention du demandeur d'offrir un service dans la région de Kingston nécessiterait un plan de marketing important mais la Commission a conclu que Quinte pourrait relever le défi; et
- Si la demande était accordée, l'impact économique sur les opérations de Trentway serait minimal.

La Commission, gardant à l'esprit le test statuaire de nécessité et commodité publiques, a conclu de la manière suivante:

**Décision:**

Trentway a soutenu qu'il y avait seulement deux types de services pour l'aéroport i.e. un service sur horaire ou sur demande qu'il y avait seulement une région en Ontario – la région de Kitchener-Waterloo - où une compagnie offrirait ce service. Trentway fournit trois voyages aller-retour entre Kingston et Pearson chaque jour. Ses passagers incluent des personnes de l'Âge d'or et des étudiants pour qui le coût de transport est important. Le nombre de passagers de Trentway a diminué et la structure multiple des taux de Quinte aurait un impact économique sur la compagnie. Une chute de 10% dans le nombre de passagers pourrait signifier une réduction d'un voyage par jour. Trentway a conclu que le marché ne pouvait supporter les deux types de service dans des régions qui sont situées à une heure et demi de l'aéroport.

**Preuve de l'opposante:**

Quinte a soutenu qu'il y avait seulement deux types de services pour l'aéroport i.e. un service sur horaire ou sur demande qu'il y avait seulement une région en Ontario – la région de Kitchener-Waterloo - où une compagnie offrirait ce service. Trentway fournit trois voyages aller-retour entre Kingston et Pearson chaque jour. Ses passagers incluent des personnes de l'Âge d'or et des étudiants pour qui le coût de transport est important. Le nombre de passagers de Trentway a diminué et la structure multiple des taux de Quinte aurait un impact économique sur la compagnie. Une chute de 10% dans le nombre de passagers pourrait signifier une réduction d'un voyage par jour. Trentway a conclu que le marché ne pouvait supporter les deux types de service dans des régions qui sont situées à une heure et demi de l'aéroport.



Manual G. Pereira  
O/a Quinte Van Airport Service ("Quinte")  
Belleville, Ontario

Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

Demandeur:

Opposante:

Demande:

Quinte a déposé une demande afin d'offrir un service de transport de passagers sur horaire entre différents points situés à l'intérieur de la Commission de gestion de Frontenac, la Ville de Kingston et le Comité de Lennox et d'Addington d'une part et l'Aéroport international Lester B. Pearson ("Pearson") d'autre part via l'autoroute 401 et limité à l'utilisation de véhicules de catégorie D.

Preuve du demandeur:

Le demandeur a accepté de ne pas modifier des véhicules de catégorie "A" de façon à ce qu'ils soient considérés comme des véhicules de catégorie "D" et cela a amené le retrait de l'opposition de Franklin Coach Lines Ltd. Quinte a soutenu qu'il cherchait à offrir un service porte-à-porte qui était déjà disponible dans la plupart des centres urbains de l'Ontario. Les horaires de Trentway présentement en vigueur n'étaient pas satisfaisants du fait que les départs et les arrivées ne rencontraient pas les besoins du public.

Dix-sept témoins du public ont témoigné au support de la demande. La plupart était des personnes de l'Âge d'or qui voyagent plusieurs fois par année et qui n'aimaient pas les options présentement disponibles. Leurs témoignages peuvent être résumés de la manière suivante:

- Le besoin d'un service d'embarquement et de débarquement porte-à-porte;
- Les témoins n'aimaient pas rester à l'hôtel la nuit avant de prendre leurs vols;
- Les témoins n'aimaient les longues attentes pour les services sur horaire et préféreraient un service qui les transporterait immédiatement à leur arrivée;
- Un taux plus élevé ne les préoccupait pas et le service était plus important;
- Les témoins n'aimaient pas prendre des taxis jusqu'au terminus d'autobus et puis d'attendre longtemps l'autobus pour se rendre à l'aéroport;
- Les débarquements tard le soir au terminus d'autobus étaient incommodes;
- Les délais subis par le service sur horaire;
- Le personnel et le service digne de confiance de Quinte valait plus que l'argent; et
- Les heures de départ et d'arrivée du service de Trentway n'étaient pas commodes.

Quinte a témoigné relativement à son personnel et à la formation de ses conducteurs et ses procédures de sécurité. À peu près 70% de ses passagers sont des personnes de l'Âge d'or. Quinte a aussi



- Ses permis lui permettent de donner un service de voyages nolisés;
- Il donne seulement un service de voyages nolisés;
- Il charge des taux individuels mais qu'ils donnent des repas aux passagers de façon à se conformer à la réglementation;
- Les passagers ne font pas partie d'un groupe particulier;
- Il soutient que ses permis lui permettent de charger des taux individuels;
- Vu que les heures de départ étaient flexibles, conséquemment il ne donnait pas un service sur horaire;
- Sa structure de taux était flexible et vu qu'il n'y pas de taux déterminé il n'opérait pas un service sur horaire;
- Il servait des passagers qui autrement ne pourraient pas voyager avec les grosses compagnies d'autobus; et
- La requérante n'avait pas démontré qu'il opérait illégalement et la requête devrait être rejetée.

## Décision:

De façon à prendre sa décision, la Commission a fait l'étude des expressions "service sur horaire" et "voyage nolisé" telles que ces expressions sont définies dans la réglementation. La Commission était d'opinion que les mots clés de la définition de voyage nolisé étaient "voyage", "exclusivement" et "groupe".

La Commission a conclu que "voyage" dans le contexte de la réglementation signifiait un voyage allant d'un endroit à un autre en direction d'un destination et généralement retournant au point d'origine.

La Commission a conclu que "exclusivement" signifiait seulement pour un groupe en particulier et exclut d'autres passagers.

La Commission a conclu que "groupe" signifiait un nombre de personnes formant un groupe, groupe et faisant un voyage ensemble.

En résumé, la Commission a déclaré qu'un voyage nolisé s'entend d'un service fourni à un groupe, par exemple un club or une association, où seulement un taux est chargé pour le voyage ou si un taux individuel est chargé, il doit inclure un repas, un billet d'admission ou bien l'hébergement.

La Commission a conclu que les opérations d'Andreï ne se conformait à la définition de "voyage nolisé". Andreï ne transporte pas des groupes exclusifs du fait que les passagers n'ont rien en commun. Ils voyagent pour des raisons individuelles et payent des taux individuels et le fait de donner une collation n'assure pas que le voyage se conforme à la réglementation.

La Commission a émis une ordonnance d'arrêt des opérations illégales accompagnée d'un avertissement que si les opérations continuaient la Commission pourrait révoquer les permis détenus par Andreï. Des frais ont aussi été imposés à Andreï.

clientèle. Vu que deux des opposantes n'ont pas témoigné et que les autres n'ont pas apporté de preuve d'impact économique sur leurs opérations, la Commission a décidé d'accorder les demandes.

**Les demandes ont été accordées avec quelques restrictions.**

**Défendeur:**

Allan Majer ("Ecoride")

Toronto, Ontario

**Requérantes:**

Greyhound Canada Transportation Corp.  
Trentway-Wagar Inc.

**Preuve des requérantes:**

Les requérantes ont présenté une requête en vertu de l'article 2 paragraphe 2 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* alléguant qu'Ecoride organisait des services de transport de passagers utilisant des transporteurs ne détenant pas des permis de transport.

Une audience publique a été organisée afin de déterminer si Ecoride opérait en contravention de la loi mais Ecoride a admis qu'il opérait en contravention de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et le dossier a été disposé par le biais d'une audience documentaire.

**Une ordonnance d'arrêter les opérations a été émise et des frais ont été imposés.**

**Requérante:**

Trentway Wagar Inc. ("Trentway")  
Peterborough, Ontario

**Défendeur:**

Andreï Nikolaev ("Andreï")  
Toronto, Ontario

**Requête:**

Trentway a allégué qu'Andreï opérait en contravention des termes de ses permis et aussi en contravention de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et ses règlements.

**Preuve de la requérante:**

La requérante a soutenu que:

- Andreï était un détenteur de permis de transport nolisé et non de permis autorisant un service de transport sur horaire;
- Andreï chargeait des allers-simples contrairement à la définition de voyage nolisé;
- Andreï n'a pas publicisé son service comme voyages nolisés;
- Andreï a publicisé des taux individuels et non des taux de groupes en imprimé et sur des sites web; et
- Andreï exploitait un lucratif service sur horaire entre Toronto et Montréal contrairement aux termes de ses permis.

La requérante s'accorde à dire que donner un repas au client ne convertit pas le service en un voyage nolisé car si cela était vrai cela aurait un effet dévastateur sur l'industrie.

canadiens. Coaches lui fournit tous les services de transport requis.

Dans sa première année de service, Coaches a transporté 10,700 passagers et dans l'année courante a transporté 34,000 passagers. Il veut étendre son entreprise et c'est pourquoi il a transporté la demande de Coaches. Coaches l'aide à préparer le matériel promotionnel pour les voyages aux casinos. Il a aussi témoigné que les autres transporteurs ne l'ont jamais approché.

Leaf Express ("Leaf") était représenté par Mario Arcuri. Leaf organise des voyages pour les fans des Maple Leafs voulant aller voir des parties des Maple Leafs joués à l'extérieur. Dans sa première année, il a organisé des voyages pour 300 clients et pour l'année courante le nombre a augmenté à 3000 clients. Il a déclaré qu'il a utilisé d'autres transporteurs mais que maintenant il utilisait exclusivement Coaches du fait qu'il était très satisfait du service, des conducteurs, du personnel et de l'équipement. Il a aussi reçu un support marketing de la part de Coaches, support qui n'est pas disponible ailleurs.

Coaches a témoigné que la région couverte par la demande avait un service restreint de la part des détenteurs de permis et que les demandes ne visaient qu'à offrir au public un choix de service. Coaches voulait développer le marché de l'est du Michigan, lequel marché n'a pas été touché par les opposantes. Coaches a fait le tour de son histoire, permis, équipe de gestion, flotte de véhicules et son approche marketing. Coaches a soutenu qu'il n'y avait pas de service comparable à celui qu'il offre dans le sud-ouest ontarien. Il s'agit d'un forfait intégré.

## Preuve des opposantes:

Badder a témoigné qu'il oppose seulement la partie Lambton and Kent des demandes. Badder est en affaires depuis cinquante ans et emploie soixante persons. Il a une disponibilité d'équipement de 40%. Il est prêt et capable de servir les besoins du public et toute compétition additionnelle aurait un effet nuisible sur ses opérations. Chaco a témoigné qu'il avait les privilèges nécessaires afin de donner le service et qu'il opérait présentement à un niveau de 60% à 65% de sa capacité et que si les demandes étaient accordées il subirait un impact économique. Erie and Greyhound n'ont pas témoigné relativement à leurs oppositions aux demandes.

## Décision:

La Commission a tenu compte des trois facteurs dans sa décision:

- Les demandes et la jurisprudence de la Commission dans ce types de demandes;
- L'impact économique sur les opposantes; et
- Le besoin et la commodité publiques.

La Commission a été impressionné par les opérations combinées Coaches/Holidays et le caractère unique du service donné à sa



Attridge a demandé que l'émission d'une ordonnance de la Commission d'arrêter les opérations illégales et l'imposition de frais serait appropriées ou la Commission pourrait rendre les permis de Farr's temporaires en attendant les résultats d'une vérification.

**Décision:**

La Commission s'est dite déçue de la conduite de Farr's. La Commission était déçue qu'un transporteur ait recours à des opérations illégales afin de réussir et du fait que Farr's a été en affaires depuis quarante ans. Cependant, la Commission a été impressionnée par la réponse directe de Farr's face aux allégations. Le fait que Farr's a engagé un consultant pour l'assister dans sa réorganisation a aussi été vu comme positif.

La Commission a ordonné que les permis intra et extra-provinciaux détenus par Farr's soient rendus temporaires pour une période de trois mois. Les permis deviendront permanents suite à une demande et une vérification satisfaisante des ses opérations. Des frais ont aussi été imposés à Farr's.

**Dossiers: 44338-G/H**

**Great Canadian Coaches Inc.**

**("Coaches")  
Kitchener, Ontario**

**Opposantes:**

Badder Bus Services Limited ("Badder")  
Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")  
J.I. DeNure (Chatham) Limited ("Chaco")  
Eric Coach Lines Company ("Erie")

**Demande:**

Demandes de permis de transport notifié intra et extra-provincial pour le compte de Great Canadian Holiday Inc., Your Casino Express and Leaf Express à partir des comtés de Essex, Lambton et Egin.

**Preuve de la demanderesse:**

Great Canadian Holidays Inc. ("Holidays") était représentée par Lorna Hundt. Elle a déclaré que Holidays organise des tours qui ne sont pas disponibles auprès des autres compagnies. Holidays est le plus gros organisateur de tours en Ontario et son mandat est d'offrir l'inattendu i.e. des tours innovateurs et basés sur le mystère avec un grand choix de destinations. Holidays a un budget de publicité important et son personnel prépare le matériel publicitaire lui-même. Elle a déclaré que Coaches lui fournit presque exclusivement les services de transport mais qu'elle a aussi utilisé d'autres transporteurs. Les conducteurs de Coaches sont considérés comme faisant partie de la famille et font aussi office de guides et que les conducteurs des autres compagnies ne pouvaient pas remplir ce rôle et que leur manque d'expérience a causé des problèmes pour Holidays. Elle a aussi témoigné que les autres transporteurs de la région ne donnaient pas ce service.

Your Casino Express ("Casino") était représentée par Robert Anthony. Casino a organisé des voyages aux casinos situés en Ontario et aussi des voyages à partir du Michigan en direction de casinos



La Commission a déduit que Denny a de manière constante obtenu des revenus importants à cause de ces opérations illégales. La Commission a considéré ces opérations illégales flagrantes très graves et injustifiées et spécialement de la part d'un transporteur qui était en affaires depuis quarante ans et Denny devait en souffrir les conséquences.

La Commission a suspendu tous les privilèges de nolisement intra et extra-provinciaux détenus par Denny pour une période de trente jours et lui a interdit d'accepter des voyages notisés en vertu de la "Règle Appel à tous". Suite à la suspension de trente jours, les permis intra et extra-provinciaux de Denny sont devenus temporaires pour une période de six mois. Les permis ne pouvant devenir permanents que par une demande et qu'après une vérification afin de s'assurer que Denny s'est conformé avec la Loi sur les véhicules de transport en commun et la Loi de 1987 sur les transports routiers. De plus, des frais substantiels ont été imposés à Denny.

**Défenderesse:**

**Farr's Coach Lines Limited ("Farr's")**  
**Dunnville, Ontario**  
**Dossier: 23164-RE(1)**

**Requérante:**

**Attridge Transportation Inc. ("Attridge")**

**Preuve de la requérante:**

La requérante a allégué que Farr's a opéré en contravention de la Loi sur les véhicules de transport en commun et des termes et des conditions de ses permis d'exploitation.

**Au commencement de l'audience Farr's a admis qu'il avait opéré en contravention de la loi et de ses permis.**

**Preuve de la défenderesse:**

Farr's a indiqué qu'une demande était présentement pendante devant la Commission afin de ré-écrire, d'élargir et de clarifier les termes de ses permis et que si la demande était accordée toutes les questions présentement devant la Commission seraient résolues. Farr's a aussi indiqué à la Commission que les opérations illégales se sont étendues sur une période de treize mois and comptait pour 56% de ses revenus totaux. Farr's a aussi indiqué qu'il était difficile de se conformer à la "Règle Appel à tous", que la documentation maintenue par son administration était de piètre qualité et qu'il avait perdu de vue ou le contrôle de ce qu'il faisait. Depuis, Farr's a engagé les services d'un consultant en transport et a implanté ses recommandations.

Farr's a finalement plaidé que:

- Il a fait une erreur;
- Il n'a pas recherché les clients mais ce sont plutôt eux qui sont venus à lui;
- La transgression n'était pas de grande importance;
- Il a maintenant compris ses obligations et il n'y aura de récidive;
- Des dispositions correctives ont été entreprises; et
- Il avait des difficultés avec la "Règle Appel à tous".

**Décision:**

La Commission a conclu que le support du public pour la demande manquait de détails, ne comportait pas d'engagement ferme vis-à-vis de la demande et que le public ne semblait pas vraiment sure de ce qu'il désirait obtenir de la part du demandeur. Le public n'a pas exprimé de critique par rapport au service présentement offert par Hammond. La Commission a conclu que si la demande était accordée cela aurait un impact économique sur Hammond et conséquemment sur le service présentement offert par Hammond.

**La demande a été rejetée.**

**Défenderesse:**

Denny Bus Lines Ltd. ("Denny")  
Acton, Ontario

**Requérantes:**

Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")  
Pacific Western Transportation Ltd. ("P.W.")

**Requête:**

Les requérantes ont allégué que Denny a offert un service en contravention de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et des termes et conditions de ses permis. Au début de l'audience, Denny a admis qu'il avait contrevenu à la loi et à ses permis.

**Preuve des requérantes:**

Trentway a fait une analyse des voyages non-autorisés i.e. le nombre de voyages effectués, les revenus qui ont été générés et l'impact négatif sur les transporteurs détenteurs de permis. Les requérantes ont demandé à la Commission de considérer l'étendue des opérations illégales, la durée de l'illégalité, l'intention délibérée de contrevenir à la loi et l'impact des activités sur les transporteurs détenteurs de permis.

**Preuve de la défenderesse:**

Denny a indiqué que cela faisait 40 ans qu'il était en affaires et que ses services ont principalement été utilisés pour palier à la surcharge de travail en provenance de Toronto par l'utilisation de la "Règle Appel à tous" quoique Denny soit erroné en assumant que cette règle a toujours été utilisée. Denny a déclaré qu'il a cessé ces opérations, qu'il n'avait jamais comparu devant la Commission relativement à des plaintes similaires et que depuis il a déposé une demande auprès de la Commission afin d'obtenir les permis appropriés. Denny a indiqué que ce n'était pas par négligence délibérée de sa part et que l'ordonnance de la Commission lui ordonnant de cesser les activités suivie par une vérification étaient suffisantes plutôt que de suspendre ou annuler les permis qui pourrait l'obliger à fermer ses portes.

**Décision:**

La Commission avait quatre choix:

1. Emettre une ordonnance de mettre fin aux opérations illégales;
2. Rendre temporaires les permis émis à Denny;
3. Suspendre les permis détenus par Denny; ou
4. Annuler les permis détenus par Denny.

## Résumé de décisions rendues

Vous trouverez ci-après un résumé de décisions qui ont été rendues par la Commission pendant l'année 2000 relativement à des demandes de permis de transport, des demandes de sanctions contre des transporteurs et révisions et représentent un échantillonage des dossiers dont la Commission a eu à décider. Les décisions complètes de la Commission sont disponibles et peuvent être obtenues en contactant ses bureaux au (416) 326-6732.

### Service sur horaire:

Un service de transport par autobus en vertu duquel une demande ou un détenteur de permis a déposé un horaire indiquant les heures d'arrivée et de départ du service.

### Service notifié:

Un service de transport par autobus sans horaire fixe qui est exclusivement pour le bénéfice d'un groupe de personnes.

### Demanderesse:

Campbell Bus Lines Ltd.  
Dossier: 34040-N  
Dwight, Ontario

### Opposante:

Hammond Transportation Ltd.

### Demande:

La demande a été présentée afin de permettre le transport notifié de passagers à partir de la Ville de Hunstville et des Cantons de Sherbourne-McClintock, Livingstone, Lawrence and Nighthingale dans le Comté de Haliburton and Finlayson, Peck Canisbay and Sproule dans le District de Nipissing.

### Preuve de la demanderesse:

La demande a pour but d'élargir substantiellement le territoire couvert par le permis déjà détenu par la demanderesse. Campbell Bus Lines Ltd. ("Campbell") a fait valoir que de nombreux groupes sociaux, de sports et religieux et des hôtels ont recherché ses services. De plus, Campbell s'attendait à ce que les camps d'été et que des fournisseurs de services de plein air dans les différents cantons utilisent le nouveau service. Campbell entend utiliser ses autobus scolaires pendant la période de l'été lorsqu'ils ne sont pas utilisés par les écoles. 22 certificats de support de la part du public ont été déposés au support de la demande. Si le service a du succès, Campbell s'attend à une augmentation de ses revenus et les dépenses seraient minimales du fait que la structure d'exploitation actuelle les absorbera, sauf pour le coût du carburant et des salaires.

### Preuve de l'opposante:

L'opposante, Hammond Transportation Ltd. ("Hammond") présentement dessert le marché couvert par la demande. Hammond a déclaré que certains secteurs couverts par la demande ne sont pas profitables et ne couvrent même pas les coûts d'exploitation. Le secteur en question est aussi desservi par d'autres transporteurs. Pour différentes raisons, Hammond a suggéré qu'il ne devrait pas être tenu compte des certificats de support. Hammond a indiqué qu'il n'y avait pas de nouveau marché de créer et que Campbell ne ferait qu'écarter les opérations de Hammond i.e. qu'il y aurait perte de marché et d'emplois et aurait un impact financier sur le service présentement offert et sur les opérations.



**465491 Ontario Limited**  
**and/or Norwood Limousine & Taxi Service**  
**and/or Norwood Transportation Systems**  
**Hastings, Ontario**

**Plainte:** Exploitation sans détenir le permis requis.  
**Plaignants:** 1. Manuel Pereira  
 2. Century Airline Service Inc. ("Century")  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
**Frais à être payés:** À la Commission 2,300\$  
 À Manuel Pereira 390\$  
 À Century 2,000\$

**Dossier: 45785-RE(1)**

**417 Bus Lines Limited**  
**Casselman, Ontario**

**Plainte:** Exploitation sans détenir le permis requis.  
**Plaignante:** Delaney Bus Lines Ltd.  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
**Frais à être payés:** À la Commission 1,300\$

**Dossier: 31161-RE(2)**

**3635082 Canada Inc. o/a Max 2000**  
**Scarborough, Ontario**

**Plainte:** Exploitation sans détenir le permis requis.  
**Plaignante:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
**Frais à être payés:** À la Commission 1,400\$  
 À Trentway 500\$

**Dossier: 45789-RE(1)**

**Willis Motors Limited**  
**Binbrook, Ontario**

**Plainte:** Exploitation en contravention des termes de son permis.  
**Plaignante:** Attridge Coach Lines Inc.  
**Décision:** Plainte retirée – demande rejetée.  
**Frais à être payés:** À la Commission 1,340\$

**Dossier: 20178-RE(3)**



**Transport Thom Ltd./ Thom Transport Ltee**

**Dossier: 44284-RE(2)**

**Plainte:** Exploitation en contravention des termes de son permis.  
**Plaignant:** Laidlaw Transit Ltd.  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
**Frais à être payés:** À la Commission 1,400\$

**Transtario Bus Lines Inc.**  
 Bradford, Ontario

**Dossier: 29214-RE(2)**

**Plainte:** Exploitation en contravention des termes de son permis.  
**Plaignante:** Attidge Transportation Inc.  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
**Frais à être payés:** À la Commission 1,100\$

**Transtario Bus Lines Inc.**  
 Bradford, Ontario

**Dossier: 29214-RE(3)**

**Plainte:** Exploitation en contravention des termes de son permis.  
**Plaignante:** Trentway-Wagar Inc.  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
**Frais à être payés:** À la Commission 1,400\$

**Trentway-Wagar Inc.**  
 Peterborough, Ontario

**Dossier: 14198-RE(3)**

**Plainte:** Exploitation en contravention des termes de son permis.  
**Plaignante:** J. I. DeNure (Chatham) Limited  
**Décision:** Plainte retirée – demande rejetée.  
**Frais à être payés:** À la Commission 1,800\$

**Trentway-Wagar Inc.**  
 Peterborough, Ontario

**Dossier: 14198-RE(2)**

**Plainte:** Exploitation en contravention des termes de son permis.  
**Plaignante:** Attidge Coach Lines Inc.  
**Décision:** Plainte retirée – demande rejetée.  
**Frais à être payés:** À la Commission 1,340\$

Service De Covoiturage  
Allo-Stop (Montréal) Inc.  
Ottawa, Ontario

Dossier: 45751

**Plainte:** Organiser un service de transport en utilisant des exploitants non-

détenteurs de permis.

**Plaignantes:**

1. Corporation Voyageur Corp.

2. Greyhound Canada Transportation Corp.

3. Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.

À la Commission

2,750\$

6,000\$

10,000\$

Karnail Singh o/a Delhi Tours  
Montréal, Québec

Dossier: 45853-RE(1)

**Plainte:**

Exploitation sans détenir le permis requis.

**Plaignante:**

Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.

**Frais à être payés:**

900\$

1,100\$

Yakov Stevens o/a CAN-AM Tours  
Toronto, Ontario

**Plainte:**

Organiser un service de transport en utilisant des exploitants non-

détenteurs de permis.

**Plaignantes:**

1. Pacific Western Transportation Ltd.

2. Trentway-Wagar Inc.

La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.

**Frais à être payés:**

1,300\$

Student Travel Society Inc.  
North York, Ontario

Dossier: 45802

**Plainte:**

Organiser un service de transport en utilisant des exploitants non-

détenteurs de permis.

**Plaignante:**

Trentway-Wagar Inc.

La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.

**Frais à être payés:**

1,400\$

**Alan Majer o/a Ecoride**  
Toronto, Ontario

Dossier: 45812-RE(1)

**Plainte:**

Organiser un service de transport en utilisant des exploitants non-

**Plaignantes:**

1. Greyhound Canada Transportation Corp.

2. Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.

**Frais à être payés:**

À la Commission 1,200\$

À Trentway 2,400\$

**Maxima Tours Inc.**  
Hamilton, Ontario

Dossier: 44264-RE(1)

**Plainte:**

Exploitation contrairement aux termes de son permis.

**Plaignante:**

Trentway-Wagar Inc.

Plainte retirée – demande rejetée

**Frais à être payés:**

À la Commission 1,350\$

**Claude D. Ménard**  
Garson, Ontario

Dossier: 45764-RE(1)

**Plainte:**

Exploitation sans détenir le permis requis.

**Plaignante:**

Marcelle Laroche

La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.

**Frais à être payés:**

À la Commission 1,050\$

**Nicky Travel & Tours Inc.**  
Toronto, Ontario

Dossier: 45778-RE(1)

**Plainte:**

Exploitation sans détenir le permis requis.

**Plaignante:**

Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.

**Frais à être payés:**

À la Commission 1,100\$

À Trentway 3,500\$

**Andreï Nikolai o/a Express Lines 2000**  
Toronto, Ontario

Dossier: 45768-RE(1)

**Plainte:**

Exploitation contrairement aux termes de son permis.

**Plaignant:**

Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.

**Frais à être payés:**

À la Commission 1,500\$

À Trentway 4,500\$

Ronald & Wanda Fuller o/a Tyenakwe Tours  
Cornwall, Ontario

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis.  
Plaignant: Gatlin Oakes  
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
Frais à être payés: À la Commission 1,300\$

G & M Transportation Co. Ltd.  
Dossier: 29910-RE(2)

Holtre, Ontario

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis.  
Plaignante: Lambert Bus Lines Ltd.  
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
Frais à être payés: À la Commission 1,400\$

Get Away Tours and Travel Inc.  
Dossier: 45783-RE(1)

Mississauga, Ontario

Plainte: Organiser un service de transport en utilisant des exploitants non-détenteurs de permis.  
Plaignante: Pacific Western Transportation Ltd.  
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
Frais à être payés: À la Commission 975\$

Donald Harrison o/a "U Need A Shuttle"

Dossier: 45886-RE(1)

Leamington, Ontario

Plainte: Exploitation contrairement aux dispositions de la Loi sur les véhicules de transport en commun.  
Plaignante: C.A. Bailey Limited  
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
Frais à être payés: À la Commission 1,500\$

Lambert Bus Lines Ltd.

Dossier: 29256-RE(1)

Val Gagne, Ontario

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis.  
Plaignante: G & M Transportation Ltd.  
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
Frais à être payés: À la Commission 1,400\$



**Alexander Bubnick and Sons Inc.**  
Hearst, Ontario

**Plainte:** Exploitation contrairement aux termes de son permis.  
**Plaignante:** LaCroix Bus Service Inc.  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
**Frais à être payés:** À la Commission 1,150\$

**Campbell Bus Lines Ltd.**  
Dwight, Ontario  
**Dossier: 34040-RE(1)**

**Plainte:** Exploitation contrairement aux termes de son permis.  
**Plaignante:** Hammond Transportation Limited  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
**Frais à être payés:** À la Commission 1,400\$

**Denny Bus Lines Ltd.**  
Acton, Ontario  
**Dossier: 32250-RE(1)**

**Plainte:** Exploitation contrairement aux termes de ses permis.  
**Plaignantes:** 1. Trentway-Wagar Inc.  
2. Pacific Western Transportation Ltd.  
**Décision:** Tous les privilèges de nolisement ont été suspendus pendant 30 jours.  
**Frais à être payés:** À la Commission 2,850\$  
Aux plaignantes 2,400\$

**Erie Coach Lines Company**  
London, Ontario  
**Dossier: 45770-RE(1)**

**Plainte:** Exploitation contrairement aux termes de son permis.  
**Plaignante:** J. I. DeNure (Chatham) Limited  
**Décision:** Plainte retirée – demande rejetée  
**Frais à être payés:** À la Commission 1,800\$

**Farr's Coach Lines Limited**  
Dunnville, Ontario  
**Dossier: 23164-RE(1)**

**Plainte:** Exploitation contrairement aux termes de son permis.  
**Plaignante:** Attridge Transportation Inc.  
**Décision:** Permis intra et extra-provincial devenus temporaires pour une période de 3 mois.  
**Frais à être payés:** À la Commission 1,600\$  
À la plaignante 250\$

Vous trouverez ci-après un résumé de demandes déposées en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* par des personnes intéressées (i.e. une personne qui a un intérêt économique dans le résultat d'un dossier). Ces demandes sont des plaintes déposées par des personnes intéressées alléguant des violations de la loi par des détenteurs de permis ou par des personnes qui organisent des services de transport par autobus et qui n'utilisent pas les services de détenteurs de permis. Suite à une audience écrite ou publique, la Commission peut imposer des sanctions i.e. annuler, suspendre, imposer des conditions aux permis et/ou ordonner que l'exploitation causant la contravention arrête.

**Adventure Limousine and Wedding Planning Service Inc.**  
Sudbury, Ontario

**Plainte:** Exploitation sans détenir le permis requis.  
**Plaignante:** Northway Bus Lines Inc.  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
**Frais à être payés:** 1,275\$ À la Commission

**Attridge Transportation Inc.**  
Waterdown, Ontario

**Plainte:** Exploitation contrairement aux termes de son permis.  
**Plaignante:** Trentway-Wagar Inc.  
**Décision:** Plainte retirée – demande rejetée  
**Frais à être payés:** 1,340\$ À la Commission

**Autobus Inter-Cité (1986) Ltée**  
Granby, Québec

**Plainte:** Exploitation contrairement aux termes de son permis.  
**Plaignante:** Trentway-Wagar Inc.  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
**Frais à être payés:** 1,400\$ À la Commission

**Ayr Coach Lines Limited**  
Waterloo, Ontario

**Plainte:** Exploitation contrairement aux termes de son permis.  
**Plaignante:** Attridge Transportation Inc.  
**Décision:** Plainte retirée – demande rejetée  
**Frais à être payés:** 1,350\$ À la Commission

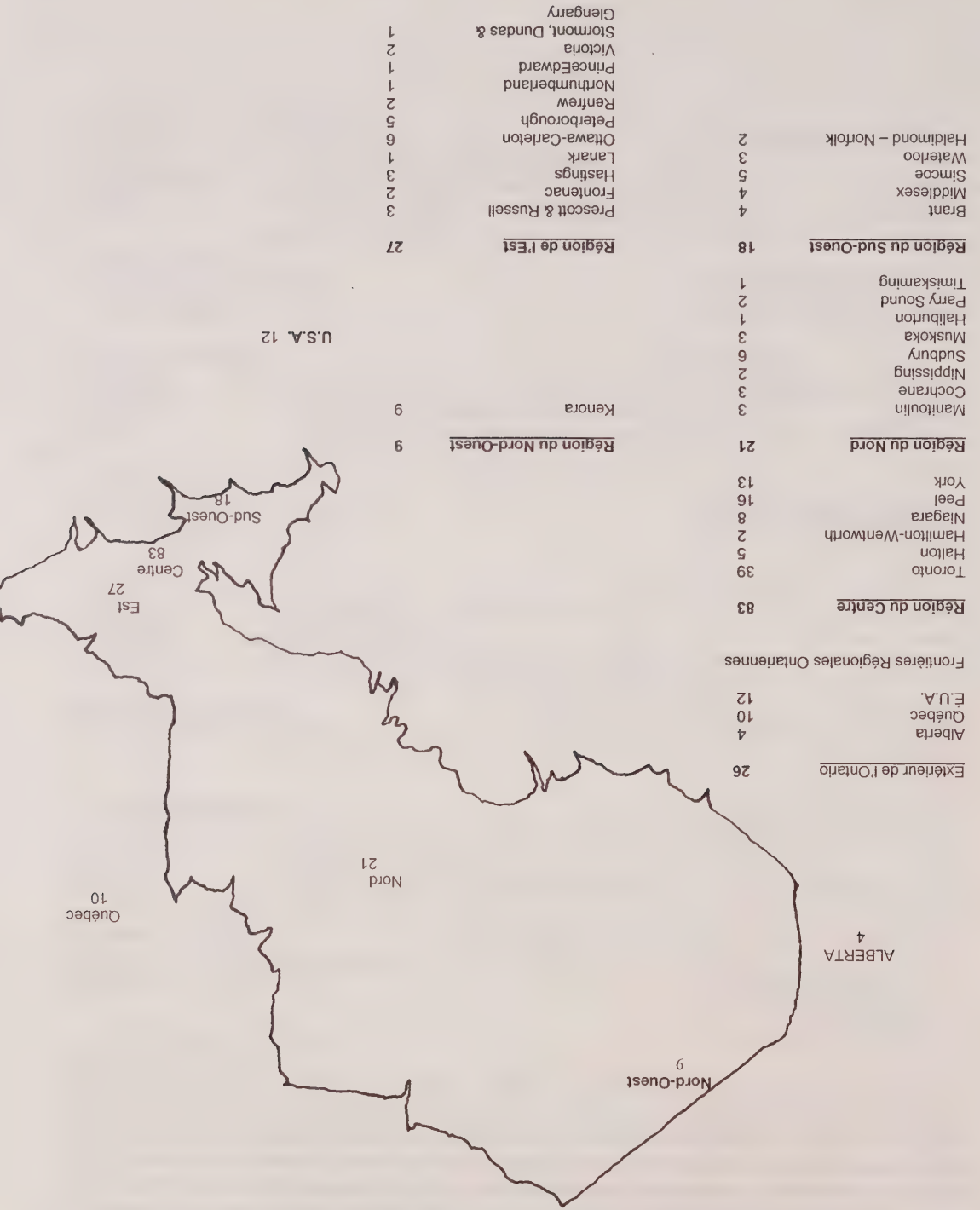
**Dossier: 22260-RE(1)**

**Dossier: 24780-RE(1)**

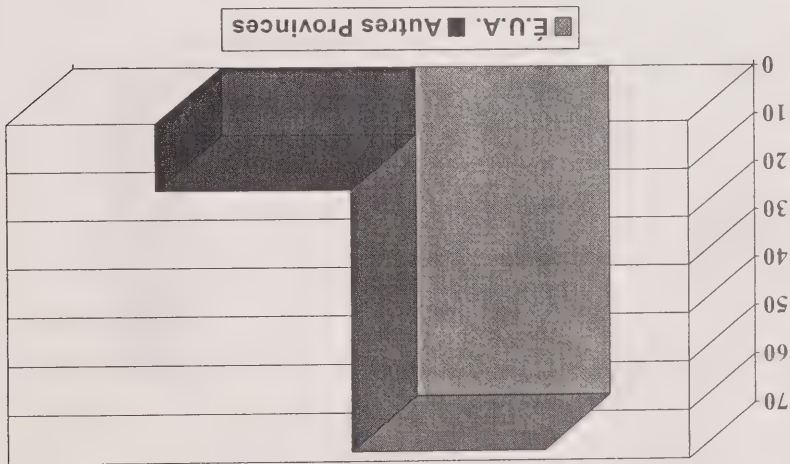
**Dossier: 45523-RE(1)**

**Dossier: 45806-RE(1)**

# Demandes reçues par région



# *Demandes de permis spéciaux*

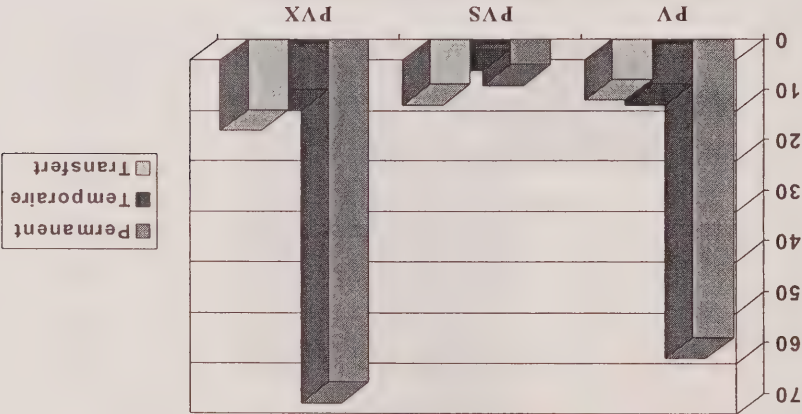


## JURIDICITION DES DEMANDEURS

É.U.A.	68
Autres Provinces	14
TOTAL	82



*Demandes de permis reçues*



Type/Classe	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	59	5	68	132
Temporaire	9	2	10	21
Transfert	8	9	14	31
TOTAL	76	16	92	184

Légende:

- PV Demandes de permis de transport de passagers (Entreprise Intra-Provinciale)
- PVS Demandes de permis de transport scolaire (Entreprise Intra-Provinciale)
- PVX Demandes de permis en vertu de la Partie I de la Loi sur les transports routiers (Entreprise Extra-Provinciale)

# INFORMATION FINANCIÈRE POUR L'ANNÉE 2000

## Revenus

Frais de dépôt de demandes	58,810\$
Frais de court imposés	58,370\$
Frais de dépôt d'oppositions	14,700\$
Demandes de permis spéciaux	10,260\$
Echange sur argent américain	6,240\$
Divers	532\$

## Revenus totaux

148,912\$

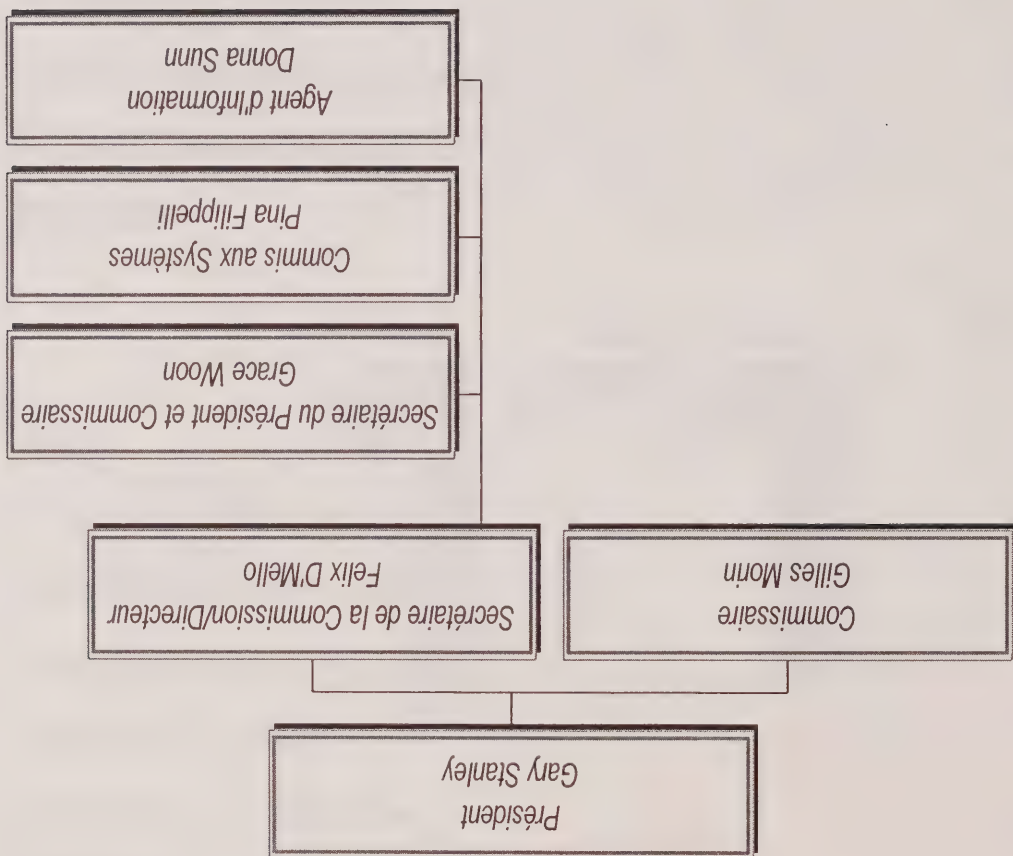
## Dépenses

Salaires et avantages sociaux	374,578\$
Déplacements et communications	33,639\$
Équipement et fournitures	37,661\$

## Dépenses totales

445,878\$

# Organigramme (au 31 décembre 2000)



Des plaintes pour avoir contrevenu à la *Loi sur les véhicules de transport en commun* ont été portées contre deux transporteurs de longue date. Les transporteurs ont été trouvés coupables. Dans un cas, les privilèges notifiés ont été suspendu pour une période de trente jours et dans l'autre cas le permis de transport a été annulé et ensuite ré-émis en tant que permis temporaire pour une période de trois mois.

On réfère souvent à l'article 7 paragraphes 4 et 5 du règlement 982 adopté en vertu de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* comme étant la "Règle Appel à tous". Cet article permet, à certaines conditions, aux détenteurs de permis d'opérer dans des secteurs pour lesquels ils ne détiennent pas de privilèges d'exploitation. L'historique de l'interprétation de cet article par la Commission a été frustrante pour les transporteurs et pour le public. Afin de résoudre la question, la Commission a tenu, pendant les mois de novembre et de décembre, des séances d'information à Ottawa, Toronto, Sudbury et Thunder Bay. La Commission a reçu des mémoires de la part d'approximativement quatre-vingt transporteurs en vue de la préparation par la Commission d'une nouvelle directive. De plus, les transporteurs ont participé à une étude dans le but de développer une base de données afin d'assister l'industrie et le public lors du nolisement d'un autobus en Ontario. Suite à ces rencontres, la Commission a développé une nouvelle directive relativement à la "Règle Appel à tous" qui est maintenant disponible sur le site web de la Commission qui se trouve à [www.ohrb.gov.on.ca](http://www.ohrb.gov.on.ca) depuis avril 2001.

Le processus des demandes de permis continue de s'auto-financer. Donner un service efficace au public et aux membres de l'industrie continue d'être la priorité principale de la Commission. Tout est fait de façon à traiter les demandes de permis le plus rapidement possible à l'intérieur du temps alloué par les règles de pratique et à rendre les décisions et les raisons au support de ces décisions promptement.

Gary R. Stanley  
Président



## Message du Président

Pendant l'année, la Commission a continué à recevoir des demandes afin d'obtenir des privilèges nouveaux ainsi que des privilèges additionnels. Cependant, il ne fait aucun doute que la Commission a eu comme fonction principale de s'occuper de dossiers relativement à des sanctions et révisions en vertu de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*. Ces dossiers ont été initiés par des parties intéressées i.e. des parties qui ont un intérêt économique dans l'issue d'un dossier et ces parties ont allégué qu'une autre partie a donné ou a arrangé un service de transport public en contravention de la loi ou des termes de son permis de transport.

Il y a eu au cours de l'année une initiative majeure de la part de l'industrie et de la Commission de façon à éliminer des routes de la province les exploitants ne détenant pas de permis de transport. Cela était le plus évident dans le corridor Toronto-Montréal où les exploitants donnaient un service qui dans un cas malheureusement a résulté en pertes de vies. La Commission enquêtait déjà sur cette compagnie ainsi que sur plusieurs autres avant que n'arrive la tragédie et ces enquêtes ont résulté en l'émission d'ordonnances d'arrêter le service contre une douzaine de transporteurs. Ces ordonnances ont été déposées auprès de la Cour de l'Ontario (division générale) afin de dissuader les exploitants de continuer à opérer à l'encontre d'une ordonnance d'une cour.

En juin, les commissaires et le Secrétaire de la Commission ont rencontré la présidente de la Commission des transports du Québec afin de discuter de questions d'intérêt commun et des différences entre les législations de l'Ontario et du Québec. De cette rencontre a résulté une meilleure compréhension des préoccupations des transporteurs ontariens relativement au transport non-autorisé effectué dans le corridor Toronto-Montréal.

De plus, pendant l'année 2000 il y a eu deux cas impliquant des compagnies contre qui des plaintes ont été portées pour avoir organisé un service de transport et utilisé des véhicules utilitaires non-autorisés. La décision de la Commission dans ces dossiers est significative à cause du grand nombre d'exploitants qui ne détenaient pas de permis de transport, qui n'étaient pas assurés et qui ont été fermés et le public a été protégé contre ces exploitations illégales et non-sécuritaires.

## La Commission

La Commission a été constituée en vertu et en conformité avec les dispositions de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. 1990, c. O.19. Elle assume les fonctions d'un tribunal administratif quasi-judiciaire. En vertu de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*, L.R.O. 1990, c. P.54 et de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, L.R. (1985), c. 29 (3e suppl.), la Commission contrôle l'entrée et maintient le développement ordonné de l'industrie du transport rémunéré de passagers sur le territoire de l'Ontario.

### Membres de la Commission (au 31 décembre 2000)

Gary R. Stanley, Président, Toronto

Gilles Morin, Commissaire, Nepean

A: L'honorable Bradley V. Clark, Ministre des transports

Monsieur:

Conformément à l'article 33 de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario, L.R.O. 1990, c. O.19, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2000.

Respectueusement,



Gary R. Stanley

Président

A:

L'honorable Hilary M. Weston,  
Lieutenant-gouverneur de la Province de l'Ontario

PLAÎT-IL À VOTRE HONNEUR

Le soussigné a le plaisir de présenter le rapport annuel de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2000.

Respectueusement,



Bradley V. Clark  
Ministre



## ***Table des matières***

4	La Commission .....
5	Message du Président .....
7	Organigramme .....
8	Information financière pour l'année 2000 .....
9	Demande de permis recues .....
10	Demandes de permis spéciaux .....
11	Demandes reçues par région .....
12	Résumés de décisions rendues .....



---

# Commission des transports routiers de l'Ontario

RAPPORT ANNUEL 2000





Ontario

---

# Ontario Highway Transport Board

## ANNUAL REPORT 2001

---





## ***Table Of Contents***

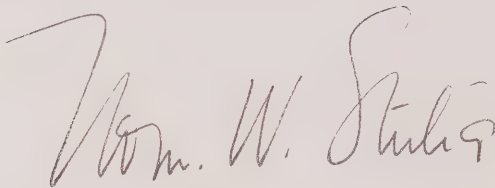
The Board .....	4
Message from the Chair .....	5
Organizational Chart .....	7
Financial Information 2001 .....	8
Applications Received .....	9
Special Authorities Processed .....	10
Applications Received by Region.....	11
Summaries - Reasons for Decision.....	12

To: The Honourable James K. Bartleman  
Lieutenant Governor of the Province of Ontario

MAY IT PLEASE YOUR HONOUR:

The undersigned takes pleasure in submitting the Annual Report for the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2001.

Respectfully submitted,

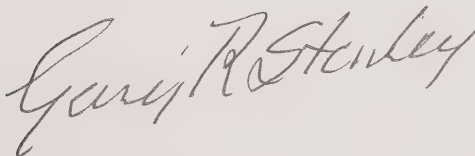
A handwritten signature in dark ink, appearing to read "Norm. W. Sterling". The signature is fluid and cursive, with a large initial "N" and "S".

Norman W. Sterling  
Minister

To: The Honourable Norman W. Sterling  
Minister of Transportation

Sir: In accordance with Section 33 of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19, I have the honour to present the report of the activities of the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2001.

Respectfully submitted,

A handwritten signature in dark ink, reading "Gary R. Stanley". The signature is written in a cursive, flowing style with a large initial "G".

Gary R. Stanley  
Chair



---

## ***The Board***

The Board is constituted by virtue of and in accordance with the provisions of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19. It operates as a quasi judicial administrative tribunal. Under the *Public Vehicles Act*, R.S.O. 1990, c. P.54 and the *Motor Vehicle Transport Act*, 1987, R.S. (1985) c. 29 (3<sup>rd</sup>. Supp.), the Board controls entry and maintains an orderly development in the business of transporting passengers for compensation in public vehicles, into, out of and through Ontario.

### **Members of the Board (as at December 31, 2001)**

Gary R. Stanley, Chair, Toronto

Gilles Morin, Member, Ottawa

---

## ***Message from the Chair***

During the year 2001 the Board's activities were centred on the usual two types of applications: applications for new or extended authority and applications under Sections 10 and 11 of the *Public Vehicles Act*. Section 10 and 11 applications are applications to suspend or cancel operating licences and applications dealing with the operations or conduct of public vehicle operations.

The number of applications for new or extended operating licences involving the traditional oral test of public necessity and convenience at public hearings has decreased in recent years because these matters have been unopposed or are resolved by written hearings.

Since the change in the legislation in 1996, the Ontario motor coach industry has been self-regulating. As a result, all licensed carriers that are going to be economically impacted as a result of alleged improprieties by an operator can initiate an action with the Board. Applications of this type were received from a wide cross-section of the industry and dealt with alleged contraventions of existing operating authorities as well as allegations of operating without any licence.

The number of unlicensed carriers operating between Montreal and Toronto is still of great concern to the Board, the industry and the enforcement authorities. The size of this underground industry may be of immense proportions, but by working together, the Board and the industry is attempting to reduce and/or eliminate this problem.

The disaster of September 11, 2001 brought to light a number of unlicensed carriers that were operating between Canadian and American border cities. Several cases were reported, and more are still being reported. These unlicensed carriers, subsequent to the sanctions hearings, have filed the necessary applications with the Board to obtain the proper licence authority.

The Board has operated on the same fixed budget amount for the past three years and has managed to deliver its service to the public for a net amount well under the budgeted figure. It is our ongoing practice and goal to fully fund the hearing process through recovery of costs from the parties involved. The Board operates with part-time staff but is still able to provide prompt and efficient service to the public.

---

During the year, oral hearings were held throughout the province as expeditiously as possible within the timelines of the rules of practice. Any delays were beyond the control of the Board. Decisions were rendered in a prompt manner, with most written decisions issued within two weeks of the hearing date.

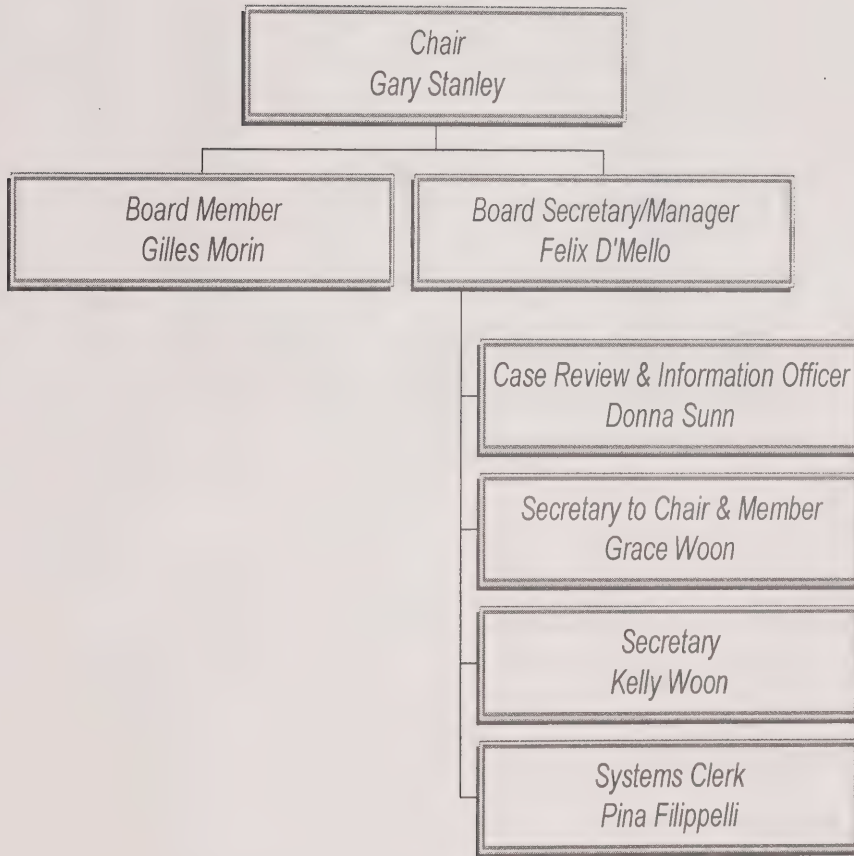
The Board's new web site, [www.ohtb.gov.on.ca](http://www.ohtb.gov.on.ca), was introduced during 2001 and has proven to be a great asset to users of the system as all of the Board's policies, legislations and forms are now available online. Information about service providers to various communities in the Province is also available to the general public. The site is regularly updated to include the latest information from the Board and is being used in 2002 to provide out-of-province motor coach operators with details about the upcoming World Youth Day to be held in Toronto in July 2002.

I expect the number and similar type of hearings to continue. The Board will continue its efforts to work with other departments in the ministry, the industry and the enforcement authorities to ensure that Ontario motor coach operators operate legally and provide a transportation system that will be of benefit to the public.

Gary R. Stanley  
Chair

# **Organizational Chart**

*(at December 31, 2001)*





---

## **FINANCIAL INFORMATION - 2001**

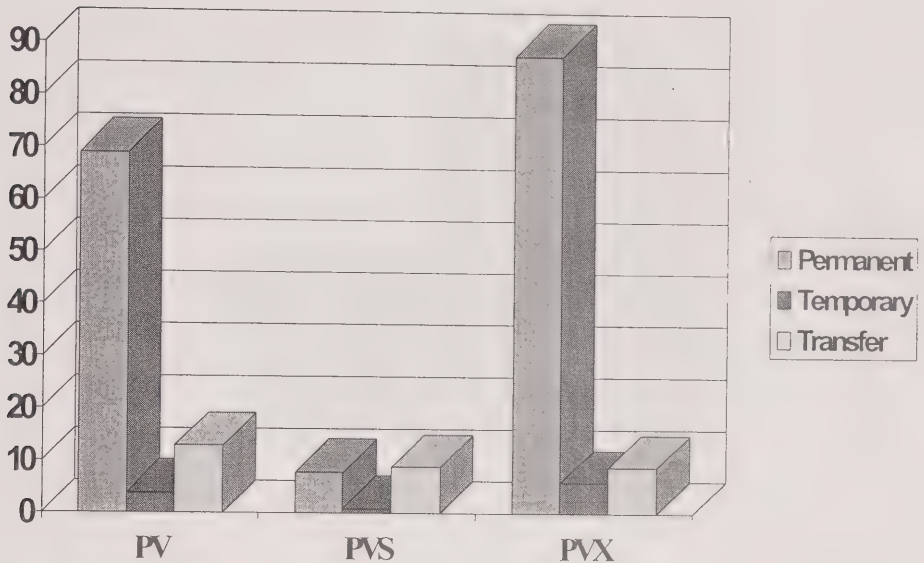
### **Revenue**

Applications/Filing Fees	\$ 66,955
Costs Assessed at Hearings	57,477
Objections/Filing Fees	26,400
Special Authorities	7,140
U.S. Exchange	5,840
Other	<u>400</u>
<b>Total revenue</b>	<b>\$ <u>164,212</u></b>

### **Expenses**

Salaries, Wages and Benefits	\$ 380,229
Travel and communications	47,552
Equipment and supplies	<u>44,428</u>
<b>Total expenses</b>	<b>\$ <u>472,209</u></b>

## *Applications Received*

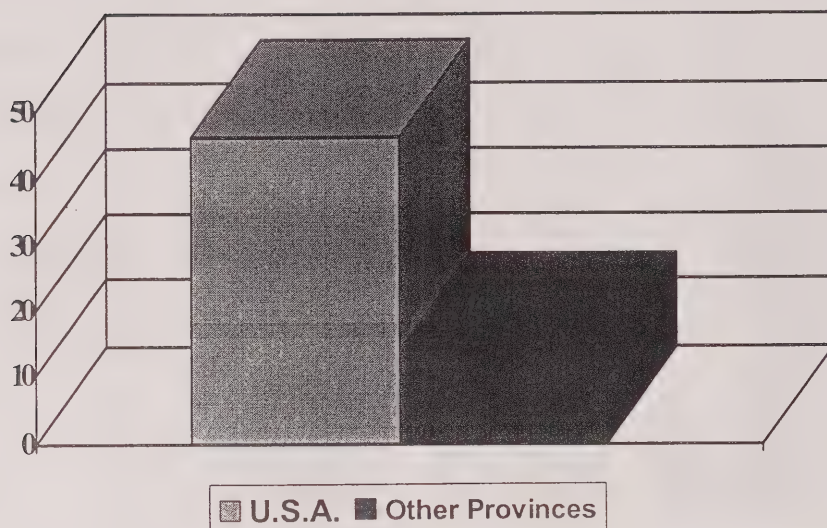


Type/Class	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	69	8	88	165
Temporary	4	1	6	11
Transfer	13	9	9	31
<b>TOTAL</b>	<b>86</b>	<b>18</b>	<b>103</b>	<b>207</b>

Legend:

- PV                      Public Vehicle Applications (Intra-Provincial Undertaking)
- PVS                    Public Vehicle (School Bus) Applications (Intra-Provincial Bus Undertaking) School Bus ONLY
- PVX                    Part I Motor Vehicle Transport Act Applications (Extra-Provincial Bus Undertaking)

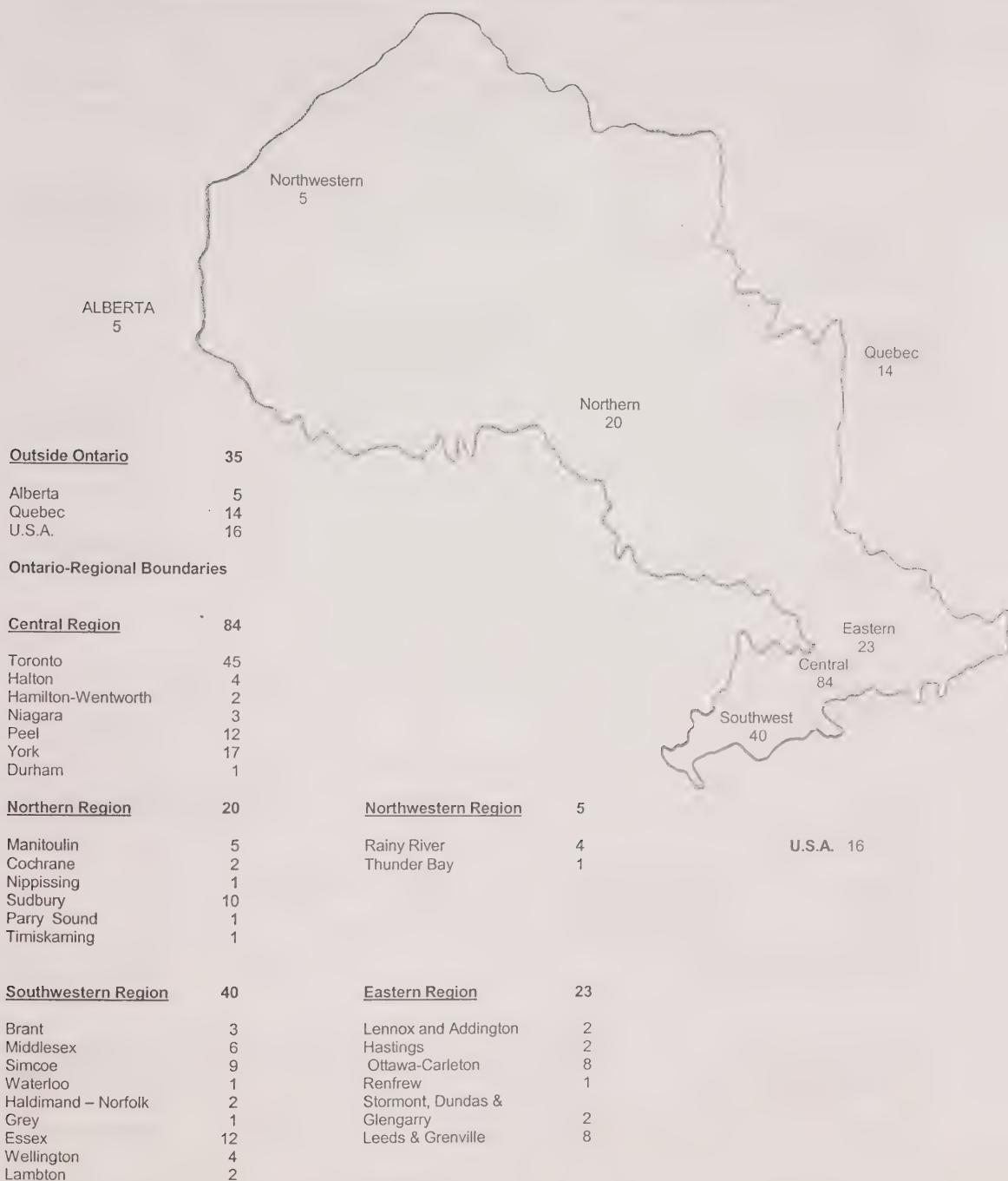
## *Special Authorities Processed*



### APPLICANTS' HOME BASE

U.S.A.	42
Other Provinces	<u>14</u>
<b>TOTAL</b>	<b>56</b>

# Applications Received by Region





The following are summaries of applications filed by interested persons (i.e. a person who has an economic interest in the outcome of a matter) with respect to Sections 10 and 11 of the *Public Vehicles Act*. These applications are complaints by interested persons, alleging contraventions of the *Public Vehicles Act*, as amended, and Regulations by licensees, non-licensees or by arrangers of bus transportation services using unlicensed carriers. Following written or oral hearings, the Board may impose sanctions i.e. cancel, suspend or impose conditions on licences and/or order that the operation that caused the contravention stop.

**Tokmakjian Limited**  
o/a Can-Ar  
Concord, Ontario

**File: 37267-RE(2)**

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence  
**Complainants:** 1. 1276252 Ontario Inc., o/a Peachtree  
 2. Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 1,150  
 To Trentway \$ 500

**Toronto Niagara Falls Five Star Tours Inc.**  
Scarborough, Ontario

**File: 45935-RE(1)**

**Complaint:** Operating without an operating licence  
**Complainant:** 1276252 Ontario Inc., o/a Peachtree  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 400

**Tourist Coach Line Inc.**  
Toronto, Ontario

**File: 45025-RE(1)**

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence  
**Complainant:** Can-Am Express Inc.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 400

**Transit Windsor**  
Windsor, Ontario

**File: 05632-RE(1)**

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence  
**Complainant:** C.A. Bailey Limited ("Bailey")  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 2,170  
 To Bailey \$ 200

**Transtario Coach Inc. et al**  
Toronto, Ontario

File: 45928

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence.

**Complainants:** 1. Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")  
2. P.W. Transportation Ltd.  
3. Tokmakjian Limited ("Can-Ar")  
4. Transtario Bus Lines Inc.

**Decision:** Ordered to stop the service immediately

**Costs assessed:** To the Board \$ 3,200  
To Trentway \$ 3,000  
To Can-Ar \$ 2,000

**Joe Foley Bus Lines (Madoc) Ltd.**  
Madoc, Ontario

File: 35993-RE(1)

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence.

**Complainants:** 1. Franklin Coach Lines Ltd. ("Franklin")  
2. Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

**Decision:** Application abandoned

**Costs assessed:** To the Board by \$ 500  
Franklin and Trentway

**G.W.X2 Transportation Ltd.**  
Peterborough, Ontario

File: 45921-RE(1)

**Complaint:** Operating without an operating licence

**Complainant:** Century Airline Services Inc. ("Century")

**Decision:** Application abandoned

**Costs assessed:** To the Board by \$ 400  
Century

**Ronald Laplante**  
Windsor, Ontario

File: 46009-RE(1)

**Complaint:** Operating without an operating licence.

**Complainant:** Your Choice Shuttle Service

**Decision:** Ordered to stop the service immediately

**Costs assessed:** To the Board \$ 300

**Hatam Mostafa**  
**Montreal, Quebec**

**File: 45905-RE(1)**

**Complaint:** Operating without an operating licence.  
**Complainant:** Trentway-Wagar Inc.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 500

**Michael Rossignol**  
**Ottawa, Ontario**

**File: 45906-RE(1)**

**Complaint:** Operating in contravention of his operating licence  
**Complainant:** 1029979 Ontario Inc., o/a Casino Shuttle Service  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 600

**Autobus Fleur De Lys 1989 Inc.**  
**St. Nicholas, Quebec**

**File: 45896-RE(1)**

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence  
**Complainant:** 1276252 Ontario Inc., o/a Peachtree  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 900

**John E. Brauneisen**  
**Kemptville, Ontario**

**File: 45918-RE(1)**

**Complaint:** Operating without an operating licence  
**Complainant:** Fred Ford  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 200

**Brymac Coach Service Inc.**  
**Toronto, Ontario**

**File: 45985-RE(1)**

**Complaint:** Operating without an operating licence  
**Complainant:** 1276252 Ontario Inc., o/a Peachtree  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 1,150

1203531 Ontario Limited  
o/a Universe Tours  
Toronto, Ontario

File: 46011-RE(1)

**Complaint:** Arranging transportation with an unlicensed operator  
**Complainants:** 1. Trentway-Wagar Inc.  
2. Greyhound Canada Transportation Corp.  
3. Tourist Coach Line Inc.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** No costs assessed

Can-Am Express Inc.  
Toronto, Ontario

File: 45945-RE(1)

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence  
**Complainants:** 1. Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")  
2. Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")  
3. Transit Coach Line Inc.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 400  
To Trentway \$ 500  
To Greyhound \$ 500

3635082 Canada Inc.  
o/a Max 2000  
Scarborough, Ontario

File: 45789-RE(2)

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence  
**Complainant:** Tourist Coach Line Inc.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately – operating licence  
made temporary for one year  
**Costs assessed:** To the Board \$ 1,750

465491 Ontario Limited  
Hastings, Ontario

File: 45785-RE(2)

**Complaint:** Operating without an operating licence  
**Complainant:** Manuel Pereira  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 500  
To Manuel Pereira \$ 500



**Anbel Bus Lines Inc.**  
**Concord, Ontario**

**File: 45897-RE(1)**

**Complaint:** Operating without an operating licence  
**Complainant:** 1276252 Ontario Inc., o/a Peachtree  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 600

**Autobus Camus/Nhani Tours**  
**Montreal, Quebec**

**File: 46004-RE(1)**

**Complaint:** Operating without an operating licence  
**Complainant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$1,360.53  
To Trentway \$6,185.37

**Lunatours International**  
**Montreal, Quebec**

**File: 46005-RE(1)**

**Complaint:** Operating without an operating licence  
**Complainant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 1,360.53  
To Trentway \$ 7,622.34

**1046435 Ontario Limited**  
**Scarborough, Ontario**

**File: 45912-RE(1)**

**Complaint:** Operating without an operating licence  
**Complainant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 1,150  
To Trentway \$ 500

**1290816 Ontario Inc.**  
**Brantford, Ontario**

**File: 45975-RE(1)**

**Complaint:** Operating without an operating licence  
**Complainants:** 1. Laidlaw Transit Ltd. ("Laidlaw")  
2. Sharp Bus Lines Limited ("Sharp")  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 1,450  
To Laidlaw \$ 250  
To Sharp \$ 250

**1362260 Ontario Limited**  
**Leamington, Ontario**

**File: 45940-RE(1)**

**Complaint:** Operating without an operating licence  
**Complainant:** C.A. Bailey Limited  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$ 1,500

**1407476 Ontario Limited**  
**Toronto, Ontario**

**File: 45904-RE(1)**

**Complaint:** Operating without an operating licence  
**Complainants:** 1. 1276252 Ontario Inc., o/a Peachtree  
2. Trentway-Wagar Inc.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 600

**3094 -8855 Quebec Inc.**  
**Sainte-Foy, Quebec**

**File: 45369-RE(3)**

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence  
**Complainant:** 1. Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")  
2. 1276252 Ontario Inc., o/a Peachtree ("Peachtree")  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 1,035  
To Trentway \$ 2,500  
To Peachtree \$ 400

**Wingo Travel (Ontario) Inc.**  
**Scarborough, Ontario**

**File: 45903-RE(1)**

**Complaint:** Operating without an operating licence  
**Complainants:** 1. 1276252 Ontario Inc., o/a Peachtree  
2. Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 500  
To Trentway \$ 500

---

**Windsor Casino Limited**  
**Windsor, Ontario**

**File: 45987-RE(1)**

**Complaint:** Arranging transportation with an unlicensed carrier  
**Complainant:** C.A. Bailey Limited ("Bailey")  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:**

To the Board	\$ 1,535
To Bailey	\$ 200

**Jack and Sherry Trefry**  
**Leamington, Ontario**

**File: 45911-RE(1)**

**Complaint:** Operating without an operating licence  
**Complainant:** C.A. Bailey Limited  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:**

To the Board	\$ 1,500
--------------	----------

---

## Summaries - Reasons for Decisions

The following summaries of applications for operating licences and applications for sanctions and reviews that were adjudicated by the Board in the 2001 calendar year represent examples of the type of matters handled by the Board. The Board's complete decisions are available and may be requested from its offices, telephone (416) 326-6732.

**Scheduled Service:** A bus transportation service for which an applicant or licensee files a timetable indicating the times of arrivals and departures.

**Chartered Trip:** A bus transportation service exclusively for a group of persons.

**Applicant:** Ontario Northland Transportation Commission ("ONTC") **File:** 15099-13A  
North Bay, Ontario

**Respondent:** Walsh Transportation Ltd. ("Walsh")

**Application::** This was an application to transport passengers on a scheduled service:

(a) between Timmins and Pearson International Airport ("PIA");  
and

(b) between Sudbury and Pearson International Airport ("PIA").

The application was also to provide a service to all municipalities on route.

**Applicant's Case:** At the outset of the hearing, the applicant advised the Board it currently served PIA via the Yorkdale Shopping Centre in Toronto and onward connections with the Go Transit Service. If the application was granted, it would provide its own through service.

In support of its application, ONTC presented three corporate and twenty-nine public witnesses. ONTC stated that it was operating with 25-30% empty seats across the system and was hard pressed to improve the motor coach service. The service, if granted, was not an airport service per se but only one more stop on its scheduled service. Consequently, it would not economically impact Walsh who primarily provides an airport service between North Bay and PIA. The elimination of the Yorkdale Shopping Centre stop would enhance the service and was therefore important to the 400-500 passengers from northern Ontario who transferred at this point. ONTC stated that the travel time would be shortened, the vehicles would have washrooms and three



luggage compartments and the fares would be competitive with Walsh. It also stated that not all of the services from the North would head to PIA and this would be dependant on the volume of traffic. It was their intention to advertise the service continuously to encourage the car owners to use the bus service. It would also advertise the intermodal aspect of the new service, i.e. a service both to PIA and Union Station for air and railway connections.

Public evidence in support of the application could be summarized as follows:

- the ONTC proposal was the only direct link to PIA because of the serious cutbacks in air services;
- the service would be hassle-free and faster;
- there was uncertainty as to the number of passengers or groups that would be travelling from PIA to northern Ontario;
- the proposal was a viable option to bring in tourists; and
- the low bus fares and the through service would be an attractive option. It was generally felt that the people of the north deserved this type of service.

#### **Respondent's Case:**

Walsh has been in the tour business for twenty-eight years. It operates five services – public transit, public charters in Class “D” vehicles, school bus runs for four school boards, Northern Airport Service and Coopers Limousine Service. Walsh was seriously concerned about the economic impact the application, if granted, would have on its Northern Airport Service.

Walsh testified that:

- it had received very few complaints from the public about its service, the comfort level or lack of washrooms and had responded to these complaints instantly;
- Walsh operated between North Bay and PIA on a reservation system and also offered private home pick-up at an additional cost. The journey usually took about four hours;
- Walsh had safety programmes, a marketing strategy, a website to promote its company, capital replacement policy, and had developed relationships with twenty travel agencies to promote its business;
- Walsh operated at 36% capacity and could not afford the loss of a single customer;
- using its current financial results, Walsh outlined to the Board the economic impact it would have if the projected losses of its ridership were 10%, 20% or 30%;
- Walsh was prepared to link up with the ONTC buses at North Bay to provide a through service;
- Walsh served very few passengers from north of North Bay;
- a travel agency from North Bay had over a thousand bookings a year with Northern Airport Service and had very few complaints about its service; and

- a representative of Airport Ground Transportation Association (AGTA) stated that sixty to sixty-five per cent of travellers going to PIA were on business and the remainder on vacation. Business use of airport transportation decreases and vacation use increases the further away you get from Toronto, and it would be difficult to get the people out of their cars and into the buses. AGTA has a policy of not admitting two members competing with each other because this leads to price wars, a reduction in revenue and subsequent period of recovery.

Walsh asked the Board to examine:

- (a) Is there a need for the service?;
- (b) What would be the effect on Northern Airport Service? Would it be put out of business?; and
- (c) Was the ONTC proposal viable?

### **Decision:**

**The application between Sudbury and Toronto was granted as this part of the application was unopposed.**

With respect to the second part of the application, the Board concluded as follows:

Public Need - Was there a real need, demand? The Board concluded that there was no indication of the extent of this demand or expected volumes.

Adequacy of Existing Service - Both the applicant and respondent were operating at a reduced capacity with no need for additional equipment and therefore the current service was adequate.

Level of Competition - Because of the low load factor, the Board concluded that any direct competition might erode an already low ridership and consequently create more problems for the public.

Choice of Modes of Transportation - There is an airline service, the ONTC Service, the Northern Air Service and the Cooper Limousine Service all available and yet the public did not make use of them.

Convenience of the Public - Eliminating the stop at Yorkdale Shopping Centre would be convenient to the public. However, the flight departures are standard times. The necessity of the public staying overnight in an airport hotel will never be entirely eliminated when trying to connect with a bus carrier. The inconvenience will always be there.

Uniqueness of the Proposed Service - The Board had serious concerns about its viability and felt that the financial projections the market analysis and the feasibility study were weak and its projected ridership was over-estimated.

Applicant's Fitness - The Board concluded that ONTC was a safe carrier and would in all likelihood survive the future no matter what changes are slated for its operation.

Impact on Existing Carriers - This was difficult to ascertain for the Board. However, it genuinely believed that there would be a financial impact on the respondent - Northern Airport Service.

In conclusion, the Board summarized that:

- the ONTC business plan was not sound;
- there was lack of ridership information from points en route;
- the ONTC should strive to increase its current scheduled and chartered services and connect with other bus carriers to provide a through service; however
- the Board granted the application but excluded the transportation of passengers whose origins or destinations were between North Bay and Toronto. The licence would serve those passengers travelling to and from PIA and who would be originating or destined to points north of North Bay and this would result in no economic impact on the operation of Northern Airport Service.

<b><u>Respondent:</u></b>	<b>3094-8855 Quebec Inc. ("Quebus") Sainte-Foy, Quebec</b>	<b><u>File: 40369 -RE(1)</u></b>
<b><u>Applicants:</u></b>	1. Trentway-Wagar Inc. ("Trentway") 2. 1276252 Ontario Inc., o/aPeachtree	
<b><u>Application:</u></b>	This was an application to suspend, cancel or impose conditions on the respondent's licence for operating in contravention of its operating licence and applicable laws.	
<b><u>Applicants' Case:</u></b>	Evidence was tendered relating to contracts for transportation for which the respondent was not authorized to operate. It was stated that the respondent had directly made the contract with the tour agency and there was no middle person involved. No effort had been made to contact licensed carriers for that service. The applicants requested the suspension or cancellation of Quebus' licence.	

**Respondent's Case:**

Quebus has been in business since 1982 primarily serving European tourists from France and Brazil (80-90%). The company had been neglectful in its operations in the past but had since developed new corporate policies to ensure compliance. Quebus stated that any sanctions against its licence would have serious ramifications because of its service to French and Brazilian clients. Quebus felt that the difference between Ontario and Quebec legislation resulted in the confusion that led to the infractions. Quebus alleged that the trips in question were done at the height of the season and were "apparent rather than intentional" violations. Quebus felt that an order to cease the violations with costs would be more appropriate.

**Decision:**

The Board had four options:

1. an order to cease the illegal operation;
2. make the licence a temporary one;
3. suspend the licence; or
4. cancel the licence

The Board, in summary, stated that it was primarily dealing with three violations and did not feel it was a flagrant violation of the statutes. The Board expressed serious concerns with respect to Quebus' lack of administrative controls. It felt that Quebus should have endeavoured to familiarize itself with the Ontario legislation and to contact the Board Secretary when in doubt. The Board ordered the illegal operations to cease immediately and levied costs to be paid by Quebus to the Board and the applicants.

**Applicant:**

**Joe Foley Bus Lines (Madoc) Ltd. ("Foley")**  
**Madoc, Ontario**

**File: 35993-O/P**

**Respondents:**

1. Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")
2. Franklin Coach Lines Ltd. ("Franklin")
3. Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")

**Applications:**

These were applications to operate chartered trips intra and extra-provincially from points in the Counties of Hastings, Prince Edward, Lennox and Addington, Renfrew, Haliburton and Northumberland, and the municipality of South Algonquin in the Township of Nipissing.

Greyhound withdrew its opposition prior to the hearing.

**Applicant's Case:**

Twenty-four public witnesses testified in support of the applications and their evidence can be summarized as follows:

- Foley's current service was exemplary, specialized and convenient;



- they needed more service from points not being served by any local service to attend casinos, shows, ball games, etc.;
- they had not been solicited by the respondents;
- they did not want to drive their cars to a pick-up location and leave their cars unattended. They wanted a local pick-up and wanted Foley to be licenced to do so;
- the rates proposed by the respondents were often too high; and
- the local hockey team preferred the service of Foley to the respondents and would not change its carrier even if there was a favourable price difference.

Foley first started as a school bus operator in 1961. It is family operated and started in the coach business in 1993 by purchasing a line run authority. Foley also arranged tours to various destinations. Foley, through their application, was endeavouring to serve areas that they currently partially serve. It would market its new services extensively, i.e. radio, newspapers, yellow pages, etc. In its opinion the respondents would not be economically impacted as they do not serve the areas and the business would be new business generated by Foley.

#### **Respondents' Case:**

Franklin is both a school bus and coach operator. It advertises its service in newspapers, brochures and the Yellow Pages. It is operating at a low capacity and consequently has cancelled new bus orders and downsized its fleet. The high American dollar, the reduction in trips to the U.S.A., the decrease in school trips and increased competition were, in Franklin's opinion, the reasons for the decline in business. Franklin did serve some of the public witnesses that testified and in some instances could not provide the service at the rate requested. Generally, the public was satisfied with Franklin's service. Franklin was concerned that Foley might impact its Kingston customer base, serve "open areas" it currently served and would cause a further decline in its usage of equipment. Franklin provided the Board with charter revenues from the areas it served in the past year.

Trentway testified that its corporate revenues were down and that the industry rates were in sharp decline. While Trentway made a lot of sales calls, it was physically impossible to make calls on everyone. It stated that the high U.S. dollar, competition and the decline in tourism were the reasons for the decline in business. Trentway could not compete with Foley's rates. Foley's marketing of pick-up at central points would be detrimental to his company and if the applications were granted, it would put Foley "on the doorstep of the Kingston market".

#### **Decision:**

As the Counties of Renfrew, Haliburton and Lennox and Addington and the Township of Nipissing were not being served by the respondents, these portions of the applications were granted.

The Board considered the following factors when making its decision on the balance of the applications:

- the economic impact on the existing carriers;
- the fitness of the applicant;
- the public need;
- the public convenience; and
- the adequacy and quality of the existing service.

Economic Impact: The Board concluded that neither of the respondents were able to provide evidence on economic impact on their operations should the applications be granted. The economic impact was vague with no monetary break-down and the Board could only conclude that the impact would be very insignificant, if at all.

Applicant's Fitness: The Board was impressed by Foley's efforts to grow from a small school bus operator to its current size, its customer satisfaction and creating opportunities for itself.

Public Need and Convenience: Public evidence was from Foley's current customers, who had, in the main, not used the respondents and who were seeking pick-up from locations en route rather than the inconvenience of driving to selected venues. In this way they felt they could form larger groups to use Foley's service.

Adequacy and Quality of Existing Service: Neither of the respondents is allowed to serve three Counties applied for. With respect to the balance of the applications, the respondents are only able to partially serve the areas. Franklin appeared to be satisfied with the status quo and did not actively seek new markets. Trentway, the Board concluded, was not active in the entire area except for some school bus operations.

The Board concluded that a large portion of the applied for territory was not being served and there was an overwhelming public need in the 401 corridor for Foley's service.

**The applications were granted.**

<b><u>Respondent:</u></b>	<b>465491 Ontario Limited</b> <b>O/A Norwood Limousine and Taxi Service</b> <b>("Norwood")</b>	<b><u>File: 45785-RE(2)</u></b>
<b><u>Applicant:</u></b>	<b>Manuel Pereira o/a Ontario Coachway ("Coachway")</b>	
<b><u>Applicant's Case:</u></b>	<b>Coachway alleged that Norwood had transported two individuals to Pearson International Airport and charged them an individual fare and Norwood was therefore operating a public vehicle without</b>	

an operating licence. The individuals had been picked up from different municipalities, given individual receipts by Norwood, had booked separately and paid their fares separately, even though they had travelled in the same vehicle.

**Respondents' Case:**

Norwood stated that it was trying to comply with the laws of the province and in fact had sold its larger vehicle. Norwood assumed that the two passengers in question were relatives and had paid for the trip collectively. He operated a taxi and an airport service frequently and was destined to Toronto and Pearson International Airport. Because of the fear of facing opposition from the bus industry, he was reluctant to make an application for a licence before the Board.

**Decision:**

As Norwood had been before the Board previously on a similar matter, the Board was concerned with Norwood's disregard of the laws, especially with respect to safety and entrance requirements, hours of work, etc. The Board doubted Norwood's credibility and did not believe its testimony. Norwood was reminded of the laws to protect the travelling public from unsafe vehicles, untrained and unsafe drivers, the lack of adequate insurance, etc.

**Norwood was ordered to stop the services immediately and costs were also assessed for the applicant and the Board.**

**Following the Board decision, the plates of Norwood's vehicles were seized by the Ministry of Transportation for non-compliance of the Board's Order.**

**Applicant:**

**Canada Ducks Inc. ("Ducks")  
Ottawa, Ontario**

**File: 45939**

**Respondents:**

1. Voyageur Corp. ("Voyageur")
2. Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")
3. Amphibus Lady Dive Inc. ("Amphibus")

**Application:**

This was an application to transport passengers in an amphibus vehicle (operates on land and water) between Ottawa and Hull (the road portion only). The operating licence requested would only be in effect between April and October in any calendar year.

**Applicant's Case:**

Ducks operates a sightseeing company with tours through Ottawa and Hull as a hop-on, hop-off service at major tourist attractions including hotels. The service operates every day of the year and is highly competitive with other operators. Ducks' business was steadily increasing each year through aggressive marketing. Ducks was specifically interested in a DUKW type vehicle, an amphibus used in World War II. The historical vehicles would

be modified to comply with the legislation and would also be modified to meet the passengers' needs. The tour would be under the direction of tour guides and the ride would be educational and would appeal to children. Ducks admitted that its proposed service would be in direct competition with Amphibus. Ducks emphasized that it would not commence operations if it were granted the licence unless and until the vehicle was approved for operation by Transport Canada. Its market projections, it believes, were realistically based on government tourism statistics and its marketing skills.

Fifteen public witnesses testified in support of the application and their evidence can be summarized as follows:

- most of the individuals were actively involved in the tourist business, i.e. hotels, event planners, marketing directors, the former chair of the Ottawa Capital Commission, director of a festival, retail souvenir store owner, etc.;
- the witnesses spoke of offering a choice to the tourists in conjunction with Ducks' creative and dynamic approach to marketing and its proposal to get the entire tourism industry involved in its proposed service;
- the proposal was specifically catering to the needs of the tourism industry;
- the proposal would encourage a longer stay by the tourists in the Ottawa area which would in turn mean more spending which in turn would benefit the economy; and
- the proposal would offer more attractions to the tourists and would in turn convert the convention attendees into tourists.

## **Respondents' Case:**

Amphibus stated that:

- the company had yet to pay any dividends to its shareholders and the entry of Ducks into the market would directly impact its revenue;
- it operated two vehicles and had gradually increased its ridership;
- it was impossible for Ducks to claim that the market would increase by \$300,000 in its first year of operation;
- Amphibus would have to lay off its employees if Ducks was issued an operating licence;
- Amphibus also marketed and advertised its services extensively; and
- tourism did not automatically mean business as there were slow business times and cancellations to take into account.

Greyhound and Voyageur stated that:

- they offered tours in the Ottawa area;
- they had financial losses in 1999 and 2000;



- these losses were attributable to competition with the bus/water transportation operator; and
- another competitor would further dilute their revenues and the net result would be that one or more of the companies would not survive.

**Decision:**

The Board concluded that:

- the application it was faced with was different from other “bus” applications in that the vehicle involved was capable of travelling both on land and water;
- it was dealing with the type of passengers who stayed for short durations in a limited seasonal operation;
- the tourists could not support the application because of non-availability but the fifteen public witnesses were more than capable to speak for them;
- the witnesses’ jobs depended on tourism and convention business – they knew the industry best, i.e. choices of modes of transportation, the importance of the water system to the Ottawa community, more attractions, etc.;
- the Board was impressed with the high calibre of service Ducks was providing in its current operation and its creative approach to marketing;
- based on the statutory test of public necessity and convenience, the Board concluded that granting the application would not be detrimental to the public interest and in fact there was a public need for this service;
- as Greyhound and Voyageur’s service were strictly a ground service, they would not be impacted should the Board grant Duck a licence;
- based on the evidence, the Board was unable to determine if granting the licence would have any economic impact on Amphibus; and
- the Board was not of the opinion that regulation meant protection and it regularly granted additional licences when the statutory test of public need and convenience had been established.

**The application was granted.**

**Respondent:**

**Transtario Coach Inc. et al (“Transtario”)  
Toronto, Ontario**

**File: 45928**

**Applicants:**

1. Trentway-Wagar Inc.
2. Pacific Western Transportation Ltd.
3. Tokmakjian Limited, o/a Can-Ar
4. Transtario Bus Lines Inc.

Prior to the hearing, Transtario admitted that it had operated in contravention of the *Public Vehicles Act* by providing services without an operating licence.

**Applicants' Case:**

Evidence was tendered to substantiate the extent of the contravention of the statutes. The insurance coverage throughout the period was in the wrong name. Casino Rama was advised of the improprieties and it subsequently cancelled all dealings with Transtario. The applicants alleged that the integrity of the regulatory system must be protected and requested the Board to issue an Order for Transtario to cease the operations and award costs to all the applicants.

**Respondent's Case:**

No evidence was tendered by Transtario. Transtario accepted that it had contravened the statutes for a small period of time but had since remedied the situation. Transtario alleged that at no time had it mislead the Board about the chain of events that led to its operating illegally. Transtario alleged it had gone through a crisis, but it was in good shape at the present time.

**Decision:**

The Board noted that there was no doubt that Transtario had operated illegally in the past, but that there was no evidence that they were still operating illegally. The Board concluded that Transtario was currently providing a legal service and it was legally in control of its operations.

**Transtario was ordered to stop any transportation services that caused these original contraventions and substantial costs were awarded to the applicants and the Board.**

**Respondent:**

3635082 Canada Inc.  
o/a Max 2000  
Toronto, Ontario

**File: 45789-RE(2)**

**Applicant:**

Tourist Coach Line Inc.

**Application:**

The allegations were that Max 2000 was operating in contravention of its operating licences.

**Applicant's Case:**

The investigator's report outlining the contraventions was accepted by all parties, including the respondent.

**Respondent's Case:**

The respondent readily admitted to operating in contravention of its operating licence but had since taken the necessary steps to ensure that it would not happen again. Max 2000 stated that at no time had it leased its licence to any person. The contraventions had taken place while the operation was being run in his absence. The company was properly insured to provide passenger transportation. Max 2000 denied the allegation that it had dumped waste into the sewer system of the Town of Vaughan.

**Decision:**

The fact that no representative of Max 2000 chose to testify was disappointing to the Board in that there were many questions left unanswered considering the severity of the situation. The Board had serious doubts as to whether this was just an innocent mistake on the part of Max 2000 considering the fact that the Board had already advised and warned Max 2000 in a previous hearing of its legal responsibilities. Max 2000, the Board stated, had made no effort whatsoever to contact the Board's offices to determine the legality of its operations and also pay the Board for monies owing for previous court costs. The Board reminded Max 2000 that the licence to transport passengers was a privilege that could be taken away. Max 2000's explanations with respect to the dumping of waste were far from satisfactory to the Board and the Board referred the matter to the municipality involved and the Ministry of Environment for their appropriation action.

The Board ordered that:

- Max 2000 cease its illegal operations immediately;
- its intra and extra-provincial operating licences be made temporary for one year ending July 2002;
- the licences could then be made permanent by application;
- at that time, an audit be conducted into the operations of Max 2000 to ensure that it has complied with the laws of the province;
- should the audit indicate that Max 2000 has operated in contravention of the statutes, the licences may be suspended or cancelled; and
- costs were also assessed.

**Applicant:**

**1290816 Ontario Inc.  
o/a L & L Shuttle Service ("L & L")  
Brantford, Ontario**

**File: 45975**

**Respondent:**

**Sharp Bus Lines Limited ("Sharp")**

**Application:**

An intra-provincial application to operate chartered trips from points in the Counties of Brant and Norfolk and restricted to the use of Class "D" vehicles only.

**Applicant's Case:**

Ten public witnesses testified in support of the application.

- Mohawk College ("Mohawk") arranges student transportation between Hamilton and Brantford. The quotes for the service by Sharp and another operator were not cost effective. It then used a taxi service and subsequently small shuttle buses of L & L when the taxi service could not accommodate the number of students requiring the service. There is a demand for 200 student trips per day. Mohawk was not aware of any other shuttle bus service in the area and it was very satisfied with L

& L's service which it felt was the only alternative.

- Sky Service Aviation Services required a ground service to transport special needs students and their escorts between Brantford airport and the W. Ross McDonald School for the Deaf on Fridays and Sundays. They use L & L's mini-coach for the service and were very satisfied with it. The vehicle suited its needs particularly with respect to the capability to store special equipment in its separate baggage compartment. Sharp had never called them to provide a similar service.

The balance of the public witnesses testified that:

- they needed L & L to transport small groups, including seniors to Pearson International Airport, theatre tours, wine tasting tours, sporting events, etc.;
- they were very satisfied with L & L's service;
- they preferred luxurious vehicles rather than school buses offered by the respondent; and
- L & L's rates were favourable compared to the competition.

In its testimony L & L stated that:

- it started as a taxi operation in 1991 and currently also owns three shuttle buses;
- it provides a service to customers in both taxis and the small buses;
- L & L had checked on licensing requirements in 1997 and was advised that de-regulation of the industry was imminent and assumed that it did not require any operating licence from the Board to provide the service;
- it operated for two years in this way until it was advised by the Board investigator that its operation was illegal and quickly made an application to the Board;
- it ceased operating for compensation and has been providing a free service pending the outcome of the application; and
- if successful in obtaining a licence it anticipates substantial growth by providing a service to the "niche market". It did not expect to expand into highway coaches and consequently its operations would have no economic impact on Sharp's business.

#### **Respondent's Case:**

Sharp testified that:

- it started in 1961 primarily as school bus operator;
- it owned, to date, 300 vehicles and had 400 employees;
- the charter business had been shrinking due to a reduction in student class trips and Asian and European tour groups and also from competition in the bus industry;
- it was not fully aware of L & L's operations but it was able to provide the service that L & L was applying for;
- it proposed to run a "seamless operation" between the City of



- Brantford and Hamilton and in doing so would be able to take care of the needs of Mohawk College;
- it did not believe that there was a vast untapped market as it offered customers a choice of vehicles and met all their needs;
  - as a result of the events of September 11, 2001 the charter market was in a turmoil and resulted in a lot of cancellations;
  - it estimated that the business for September and October 2001 was 20% less than projected; and
  - it feared that L & L would target its class "D" charter business which was a small part of its operation but a profitable part.

**Decision:**

As there was no public evidence from the County of Norfolk that part of the application was denied. The Board had to decide if the applicant had met the statutory test of proving public need and convenience and if the respondent had proven that granting the operating licence would have an economic impact on its operation.

The Board concluded that there was a demonstrated need for the proposed service though some needs of the public were greater than others.

Mohawk College, the primary witness, was very satisfied with L & L's service and so was Sky Service Aviation Service. Neither considered Sharp as an option. The public was not interested in a service involving a school bus, but rather wanted a luxury small bus. The Board concluded that collectively the public evidence could be the basis upon which a new business could be built if L & L implemented its market strategy. Based on its operations, the Board concluded that Sharp would only have the use of one vehicle to service Mohawk College which would be insufficient. To modify its current line run to met the needs of the students of Mohawk College would be impractical and would not be convenient no matter how the schedule was adjusted. The service required was a charter service dedicated to the client. The Board also concluded that the projected loss of half of 1% in its operations if the licence were to be granted was not significant. The Board also questioned why Sharp had not reacted to the needs of the students earlier than they did. The Board also questioned why all the other licensed carriers in the area had not opposed the application and could only assume that the application of L & L would not impact them economically. Similarly, the Board felt that granting the licence would not impact Sharp economically.

The Board concluded that the citizens of Brantford deserved this class of transportation as an alternative to the use of school buses.

**The application was granted but limited to the use of 3 Class "D" vehicles each with a maximum seating capacity of 24 passengers.**

---

**Applicant:** Ronald Laplante ("Laplante") **File: 46017**  
o/a Vive Le Canada Tours & **File: 46017-A**  
Shuttle Service  
Windsor, Ontario

**Respondent:** Robert Q. Airbus Inc. ("Robert Q")

**Applications:** The intra-application was for chartered trips from Essex County and also a scheduled service between points in Essex County. The extra-provincial application was for chartered trips from Essex County and points in the U.S.A. and also a scheduled service between Windsor and Detroit Airport. The service would be restricted to Class "D" vehicles.

**Applicant's Case:** Laplante provided a year-round tour service for small groups but is busiest in the summer months when tourism is at its peak, especially from the U.S.A. The tourists are taken on tours around the Windsor area and also use a shuttle service to and from the Detroit airport.

**Respondent's Case:** Robert Q had been in business for twenty years and was ready, willing and able to provide the service applied for. Granting the applications would economically impact its operation. It provided the Board with its monthly summaries to indicate its fall in business and also stated that the September 11, 2001 tragedy in the U.S.A. has had an impact on all airline dependant businesses.

**Decision:** The Board stated that the businesses of the parties were entirely different, i.e. the applicant dealing with tours for tourists whereas Robert Q was dealing primarily with the airport travellers. Laplante's business was acknowledged by the local convention and tourist bureau as a much needed service for the tourists. Robert Q is not servicing this market. The Board also stated that the applicant's shuttle service was a very small part of its business and consequently the economic impact, if any, on Robert Q would, at the most, be minimal. The Board concluded that Robert Q had failed to meet its statutory obligations when it opposed the application, i.e. that granting the licences would have an economic impact on its operations.

**The applications were granted as applied.**

**Applicant:** James R. Reid ("Reid") **File: 45955**  
Gananoque, Ontario **File: 45955-A**

**Respondents:**

1. R.A. Howard Bus Service Ltd. ("Howard")
2. Healey Transportation Limited ("Healey")
3. McCoy Travel Limited ("McCoy")

**Applications:**

These were intra and extra-provincial applications from points in the County of Frontenac and the United Counties of Leeds and Grenville and restricted to the use of Class “D” vehicles.

Based on amendments to the applications, Howard and Healey withdrew their opposition.

**Applicant’s Case:**

Twelve public witnesses testified in support of the applications:

- the witnesses were primarily small businesses expressing a need for transportation for company functions or for entertaining clients/customers;
- the witnesses would use the services of Reid should he get the licences;
- most of the needs expressed were from Kingston, a few from Gananoque and some others had pick-ups along the way;
- the witnesses had not contacted any licensed carrier for their needs;
- needs were expressed to travel to hockey games in Ottawa, Toronto and Montreal;
- the witnesses preferred using a local operator rather than using the competition that were not local carriers;
- the witnesses wanted a choice of using a preferred local carrier and saw no need to go elsewhere; and
- Reid provided special handling for passengers and often donated its vehicles for charitable functions.

Reid testified that he has been in the limousine business since 1992 and had developed a successful taxi business in Gananoque. Studies were filed as evidence to support his claim that the new casino opening in Gananoque in 2002 would boost business in the Kingston/Gananoque area. The proposed theme park in Brockville would also increase business. Reid stated that his current taxi/limousine clients wanted him to obtain larger vehicles because there was a need for his “style of service.”

**Respondent’s Case:**

McCoy has been in business since 1994. In addition to other classes of vehicles, McCoy owned 5 mini-coaches. McCoy emphasized that the area he served did not need another carrier because he was currently handling the business. The economy was down; corporations were spending less on entertainment; school board activities had been curtailed; there were fewer out-of-town trips or sports team charters; competition with other licensed carriers had increased and September 11, 2001 has had a very negative effect on the transportation business. Because of the economy, customers were more price-sensitive. Licensing another carrier would put McCoy at risk and have an economic impact on its operations. McCoy was ready, willing and able to accept any new business as it currently had excess capacity.

## **Decision:**

In its decision the Board took into consideration whether the applicant had met the statutory test of "public need and convenience" and if the respondent had proven to the Board that granting the licenses would have an economic impact on its operations. The Board emphasized that the test of public necessity and convenience is not "immutably fixed in some absolute terms" and that the Board could and did apply discretion in weighing the evidence of public witnesses.

The Board concluded that the public witnesses had not explored the possibility of choice, but instead preferred using the services of a local carrier. The Board failed to understand how a carrier from Gananoque was local but a carrier from Kingston, providing a service from Kingston, was not considered to be a local carrier. The witnesses were friends of Reid but, based on the evidence, the Board could not conclude that this would in turn mean an increase in business for Reid.

The Board also questioned why the applicant failed to bring witnesses from community groups that usually avail themselves of this type of service, i.e. Lions, Kinsmen, church groups, etc.

**The applications from points in the United Counties of Leeds and Grenville were granted with some restrictions.**

**With respect to Frontenac, the applications were granted but limited to Class "D" limousine-type vehicles with a maximum seating capacity of ten passengers.**

## **Respondents:**

**Lunatours International  
Montreal, Quebec**

**File: 46005-RE(1)**

**Autobus Canus/Nhani Tours  
Montreal, Quebec**

**File: 46004-RE(1)**

## **Applicant:**

**Trentway-Wagar Inc. ("TWI")  
Peterborough, Ontario**

This application was filed pursuant to Section 11(3) of the *Public Vehicles Act* and alleged that the two respondents were providing a passenger transportation service between Toronto and Montreal without an operating licence.

The notices of hearing were sent by first-class mail and also hand-delivered to the respondents by an employee of the Societe de L'assurance automobile du Quebec. The notices also stated that should the parties to the proceedings not attend at the hearing, the Board would proceed in their absence.

**Neither of the respondents chose to attend the hearing in**



---

**spite of the Board's efforts to contact them and even delay the starting time of the proceedings.**

**Applicant's Case:**

An investigator for the applicant stated that:

- the investigator travelled on the vehicles of the respondents;
- the driver of one particular vehicle was having a difficult time keeping awake while driving, resulting in the investigator taking over the driving fearing for the safety of the passengers;
- the vehicles of the respondents were seized by the Quebec provincial authorities; and
- the vehicles utilized by the respondents were rented and there was no insurance coverage for any of the passengers.

**Decision:**

The Board expressed its serious concerns over the extent of illegal transportation, especially in the Toronto-Montreal corridor. Its concerns were primarily with respect to the safety of the vehicles involved, the quality of the drivers and the lack of insurance coverage. The Board was concerned over the lack of scrutiny of the illegal operators simply because they are unknown to the enforcement authorities. The illegal operators ignore the mandatory requirements that the legal operators are subject to. The vehicles of the illegal operators were not subject to safety audits, annual maintenance inspections, or maintenance inspections, and there were no driver background checks. Of serious concern to the Board was the lack of insurance.

Copies of the Board Order/Decision were forwarded to the Quebec authorities for their appropriate action. The Board's Order, if filed in the Ontario Court, could be a judgment of the Ontario Court and if the parties were to continue to operate illegally, they would be operating in contempt of a court order.

The Board thanked the applicant, Trentway-Wagar Inc. for their continued concern with respect to monitoring illegal operators.

**The respondents were ordered to stop the services immediately and costs were assessed for the Board and the applicant.**

opérations illégales de transport, surtout dans le corridor Toronto-Montréal. Les préoccupations de la Commission étaient reliées à la sécurité des véhicules, la qualité des conducteurs et le manque de couverture d'assurance. La Commission était préoccupée par le manque de surveillance des exploitants illégaux simplement du fait qu'ils ne sont pas connus des autorités en charge de l'application de la loi. Les exploitants illégaux ignorent les exigences obligatoires imposées aux exploitants légaux. Les véhicules des exploitants illégaux ne sont pas sujets à des vérifications de sécurité, aux inspections d'entretien annuelles ou inspections d'entretien et il n'y a pas de vérifications des conducteurs. La préoccupation la plus sérieuse était le manque d'assurance.

Copies de l'ordonnance de la Commission ont été envoyées aux autorités québécoises pour qu'elles prennent les mesures qu'elles jugent appropriées. L'ordonnance de la Commission, si elle était déposée auprès d'une cour de l'Ontario, constituerait un jugement et si les parties continuent d'opérer illégalement, elles seraient sujettes à l'outrage au tribunal.

La Commission a remercié la requérante, Trentway-Wagar Inc., d'avoir démontré sa préoccupation continue de surveillance vis-à-vis les exploitants illégaux.

La Commission a ordonné aux défenderesses de cesser immédiatement les services et des frais ont été imposés payables à la Commission et à la requérante.

La Commission s'est aussi demandé pourquoi le demandeur n'a pas présenté de témoins en provenance des groupes communautaires qui habituellement utilisent ce type de service i.e. Lions, Kinsmen, Leeds et Grenville sont accordées avec certaines restrictions.

Les demandes à partir de lieux dans les comtés unifiés de Relativement au comté de Frontenac, les demandes ont été accordées mais avec une restriction à des véhicules de catégorie "D" ayant une capacité maximale de dix passagers.

**Défenderesses:**

Lunatours International

Montréal, Québec

Dossier: 46005-RE(1)

Autobus Canus/Nhani Tours

Montréal, Québec

Dossier: 46004-RE(1)

**Requérante:**

Trentway-Wagar Inc.  
Peterborough, Ontario

La présente requête a été présentée en vertu de l'article 11(3) de la Loi sur les véhicules de transport en commun et il a été allégué que les deux défenderesses ont fourni un service de transport de passagers entre Toronto et Montréal sans détenir le permis requis. Les avis d'audience ont été envoyés par la poste et ont aussi été livrés en mains propres aux défenderesses par un employé de la Société de l'assurance-automobile du Québec. Les avis ont aussi indiqué que au cas où les parties à l'audience ne se présenteraient pas la Commission procédera en leur absence.

**Les défenderesses ne se sont pas présentées à l'audience malgré les efforts de la Commission pour les contacter et le report du début de l'audience.**

**Preuve de la requérante:**

Un enquêteur engagé par la requérante a déclaré que:

- L'enquêteur a voyagé dans les véhicules des défenderesses;
- Le conducteur d'un véhicule en particulier avait de la difficulté à se tenir réveillé pendant qu'il conduisait, ayant pour résultat que l'enquêteur l'a remplacé au volant à cause du danger pour la sécurité des passagers;
- Les véhicules des défenderesses ont été saisis par les autorités provinciales québécoises;
- Les véhicules utilisés par les défenderesses étaient loués et il n'y pas avait pas de couverture d'assurance pour les passagers.

**Décision:**

La Commission s'est dite très préoccupée par l'ampleur des

- Les témoins préféreraient utiliser un exploitant local plutôt que d'utiliser les services de la compétition qui n'était pas des exploitants locaux;
- Les témoins voulaient le choix d'utiliser un transporteur local et ne voyaient pas pourquoi ils devraient aller ailleurs;
- Reid a fourni des services spéciaux aux passagers et souvent donnait les services de ses véhicules pour des événements de charité.

Reid a témoigné que depuis 1992 il exploite un service de limousine et qu'il a développé une entreprise de taxi qui fonctionne bien. Des études ont été déposées comme preuve supportant que l'ouverture du nouveau casino à Ganaoquo en 2002 augmentera les affaires dans la région de Kingston/Ganaoquo. Le parc d'attractions qui est proposé pour Brockville augmentera aussi les affaires. Reid a déclaré que ses clients utilisant présentement ses services de taxi/limousine voulait qu'il obtienne un permis lui permettant d'utiliser des véhicules plus gros parce qu'il y avait un besoin pour un "service du genre qu'il offrait".

## Preuve de l'opposante:

McCoy exploite son entreprise depuis 1994. En plus des véhicules des autres catégories, McCoy exploite 5 minibus. McCoy a souligné que la région que son entreprise dessert n'avait pas besoin d'un autre transporteur du fait que présentement il desservait le marché. L'économie était en baisse; les corporations dépensaient moins en représentation; il y avait moins de voyages scolaires avaient été restreintes; il y avait moins de voyages nolisés ou de voyages nolisés d'équipes sportives; la compétition des autres transporteurs avait augmenté et le 1<sup>er</sup> septembre 2001 a aussi eu un impact négatif sur l'industrie du transport. À cause de l'économie, les consommateurs font plus attention aux prix. Ajouter un autre transporteur mettrait l'entreprise de McCoy en danger et aurait un impact économique sur ses opérations. McCoy était prêt, capable et pouvait accepter les demandes de service du fait que son équipement n'était pas pleinement utilisé.

## Décision:

Dans sa décision la Commission a pris en considération si le demandeur a rencontré le test statutaire de commodité et nécessité publiques et si l'opposante a prouvé à la Commission qu'il y avait un impact économique sur ses opérations. La Commission a souligné que le test de commodité et nécessité publiques n'est pas immuable en termes absolus et que la Commission peut et a utilisé sa discrétion lorsqu'elle a évalué les témoignages du public.

La Commission a conclu que les témoins du public n'ont pas exploré la possibilité de choisir mais ont plutôt préféré utiliser les services d'un transporteur local. La Commission ne comprend pas pourquoi un transporteur de Ganaoquo était local mais qu'un transporteur de Kingston offrait un service à partir de Kingston n'était pas considéré comme un transporteur local. Les témoins étaient des amis de Reid mais, se basant sur la preuve, la Commission ne pouvait pas conclure que cela se traduirait en une augmentation des affaires de Reid.



accordé cela aurait un impact économique sur ses opérations. Robert Q a fourni à la Commission des relevés mensuels indiquant une baisse des affaires et a aussi déclaré que la tragédie du 11 septembre 2001 aux États-Unis a eu un impact sur toutes les entreprises reliées au transport aérien.

#### Décision:

La Commission a déclaré que les entreprises des parties étaient entièrement différentes, i.e. le demandeur s'occupait de tours pour les touristes alors que Robert Q offrait principalement des services aux voyageurs aériens. L'entreprise de Laplante a été reconnu par le bureau local touristique et des conventions comme un service nécessaire pour les touristes. Robert Q ne dessert pas ce marché. La Commission a aussi déclaré que le service de navette du demandeur n'était qu'une petite part de son entreprise et que conséquemment l'impact économique, s'il y en avait un, sur Robert Q serait au plus minimal. La Commission a conclu que Robert Q n'a pas rencontré ses obligations statutaires relativement à la preuve d'un impact économique sur ses opérations.

#### **Les demandes ont été accordées.**

#### Demandeur:

James R. Reid ("Reid")  
Gananoque, Ontario

Dossier: 45955  
Dossier: 45955-A

#### Opposantes:

1. R.A. Howard Bus Service Ltd. ("Howard")
2. Healey Transportation Limited ("Healey")
3. McCoy Travel Limited ("McCoy")

#### Demandes:

Les demandes visaient à permettre le transport intra et extra-provincial à partir de divers lieux dans le comté de Frontenac et les comtés unifiés de Leeds et Grenville et sont limitées à l'utilisation de véhicules de catégorie "D".

Suite à des amendements aux demandes les opposantes, Healey et Howard, ont retiré leurs oppositions.

#### **Preuve du demandeur:**

- Douze témoins du public ont témoigné au support des demandes:
- Les témoins étaient principalement constitués de petites entreprises exprimant un besoin pour des services de transport pour des événements corporatifs ou pour amener des clients à des spectacles;
  - Les témoins utilisaient les services de Reid s'il obtenait un permis;
  - La plupart des témoins ont exprimé un besoin à partir de Kingston, quelques-uns à partir de Gananoque et d'autres voulaient embarquer à partir de points entre les deux;
  - Les témoins n'avaient pas contacté les autres détenteurs de permis;
  - Les témoins voulaient aller à des parties de hockey à Ottawa, Toronto et Montréal;

La Commission a conclu que collectivement la preuve du public pourrait servir de base sur laquelle L & L pourrait bâtir son entreprise si sa stratégie marketing était mise en place. En se basant sur les opérations de Sharp, la Commission a conclu que Sharp ne pourrait utiliser qu'un véhicule pour donner le service à Mohawk et cela serait insuffisant. De modifier son service sur horaire afin de rencontrer les besoins des étudiants de Mohawk ne serait pas pratique et comme peu importe la manière dont l'horaire est ajusté. Le service requis était un service notifié et exclusif au client. La Commission a conclu que les pertes projetées de 1% si le permis était accordé n'étaient pas significatives. La Commission s'est demandée pourquoi Sharp n'a pas réagi plus tôt aux besoins des étudiants. La Commission s'est aussi demandée pourquoi les autres détenteurs de permis du secteur ne se sont pas opposés à la demande et peut seulement assumer que la demande de L & L ne les affecterait pas économiquement. De la même manière, la Commission a conclu que le permis n'affecterait pas Sharp.

La Commission a conclu que les citoyens de Brantford méritaient ce type de transport comme alternative aux autobus scolaires.

La demande a été accordée mais restreinte à l'utilisation de 3 véhicules de catégorie "D" ayant une capacité maximale de 24 passagers.

#### Demanderesse:

Ronald Laplante ("Laplante")  
o/a Vive le Canada Tours &  
Shuttle Service  
Windsor, Ontario

Dossier: 46017  
Dossier: 46017-A

#### Opposante:

Robert Q. Airbus Inc. ("Robert Q")

#### Demande:

La demande de permis intra-provincial avait deux volets: le premier afin de permettre le transport notifié de passagers à partir de divers lieux situés dans le comté d'Essex et le deuxième afin de permettre un service sur horaire entre des lieux situés dans le comté d'Essex. La demande de permis extra-provincial avait aussi deux volets: le premier afin de permettre un service de transport notifié à partir de divers lieux situés dans le comté d'Essex en direction des États-Unis et le deuxième afin de permettre un service sur horaire entre Windsor et l'aéroport de Détroit. Le service serait limité à l'utilisation de véhicules de catégorie "D".

#### Preuve du demandeur:

Laplante donne un service de tours pour petits groupes pendant toute l'année mais il est le plus occupé pendant les mois de l'été lorsque le tourisme est à son plus haut niveau, surtout en provenance des États-Unis. Les touristes font un tour de la région de Windsor et aussi utilise un service de navette en direction ou en provenance de l'aéroport de Détroit.

#### Preuve de l'opposante:

Robert Q est en affaires depuis 20 ans et était prêt, capable et voulait donner le service faisant l'objet de la demande. Si le permis était

illégal et a rapidement déposé une demande auprès de la

Commission;

- L'entreprise a cessé son exploitation pour compensation et exploite maintenant sans frais en attendant les résultats de l'audience; et

- Si l'entreprise obtient un permis, elle anticipe une croissance substantielle en donnant un service à un "marché niche". L'entreprise ne s'attend pas à étendre son marché aux véhicules de catégorie "A" et conséquemment ses opérations n'auront aucun impact économique sur l'exploitation de Sharp.

**Preuve de l'opposante:** Sharp a témoigné que:

- Sharp a commencé en 1961 comme exploitant d'autobus scolaires;
- Présentement l'entreprise est propriétaire de 300 véhicules et emploie 400 personnes;
- Les voyages nolisés ont diminué à cause de la diminution des voyages scolaires, des tours de groupes asiatiques et européens et de la compétition dans l'industrie du transport de passagers;
- Sharp ne connaît pas exactement les opérations de L & L mais l'entreprise est capable de donner le service couvert par la demande de L & L;
- Sharp a proposé de donner un "service direct" entre la ville de Brantford et Hamilton et ce service rencontrerait les besoins du collège Mohawk;
- Sharp ne croyait pas qu'il y avait un marché qui n'était pas desservi du fait que l'entreprise offre un choix de véhicules et rencontre tous les besoins du marché;
- Les événements du 1<sup>er</sup> septembre 2001 ont créé un tumulte dans le marché des voyages nolisés et plusieurs annulations ont été constatées;
- L'entreprise évalue que pour les mois de septembre et octobre il y a une baisse de 20% de ce qui était projeté;
- Sharp était préoccupé par le fait que L & L viserait ses voyages nolisés en autobus de catégorie "D" qui constituaient une petite partie de ses affaires mais qui est profitable.

**Décision:**

Vu qu'aucune preuve n'a été présentée pour le comté de Norfolk, cette partie de la demande a été rejetée. La Commission devait décider si la demanderesse avait rencontré le test de commodité et nécessité publiques et si l'opposante avait démontré que le permis, s'il était accordé, aurait un impact économique sur son exploitation. La Commission a conclu que preuve de besoins publics pour le service était présente quoique les besoins étaient plus grands pour certains.

Mohawk, le témoin principal, et Sky Service Aviation Services étaient très satisfaits du service donné par L & L. Ils ne considéraient pas Sharp comme une alternative. Le public ne voulait pas d'un service utilisant des autobus scolaires mais voulait plutôt un véhicule de luxe.

L & L a déposé une demande afin d'offrir un service de transport et Norfolk et se limitant à l'utilisation de véhicules de catégorie "D".

Dix témoins du public ont témoigné au support de la demande.

**Preuve du demandeur:**

- Le collège Mohawk ("Mohawk") organise le transport d'étudiants entre Hamilton et Brantford. Les propositions de prix reçues de la part de Sharp et d'un autre exploitant étaient trop élevées. Par la suite, Mohawk a utilisé les services de taxi et par la suite les petits autobus-navettes de L & L quand le service de taxi ne pouvait accommoder le nombre d'étudiants ayant besoin du service. Il existe une demande de 200 voyages-étudiants par jour. Mohawk ne savait pas s'il y avait un autre service de navette dans la région et Mohawk était très satisfait du service offert par L & L et le considérait comme la seule alternative.

Le reste des témoins du public ont témoigné que:

- Ils avaient besoin des services de L & L pour transporter des petits groupes, incluant des personnes du troisième âge en direction de l'aéroport Pearson, pour faire des excursions de théâtre, aller à des dégustations de vins, à des événements sportifs etc.;
- Ils étaient très satisfaits du service donné par L & L;
- Ils préféreraient des véhicules luxueux plutôt que les autobus scolaires offerts par l'opposant;
- Les tarifs de L & L étaient plus favorables que ceux de la compétition.

Dans son témoignage, L & L a déclaré que:

- L'entreprise a débuté comme exploitant de taxis en 1991 et est propriétaire de 3 autobus-navettes;
- Elle fournit des services de taxi et de navette;
- L & L a vérifié les exigences de permis en 1997 et a été avisé que la déréglementation de l'industrie était imminente et a assumé que l'entreprise n'avait pas besoin de permis émis par la Commission pour donner le service;
- L'entreprise a été en exploitation pendant deux ans avant d'être avisé par l'enquêteur de la Commission que son exploitation était



**Preuve de la requérante:**

Le rapport de l'enquêteur faisant état des contraventions à la loi a été accepté par toutes les parties, incluant la défenderesse.

**Preuve de la défenderesse:** La défenderesse a admis qu'elle a opéré en contravention de ses permis mais qu'elle a depuis fait les démarches nécessaires afin de s'assurer que cela n'arrive plus. Max 2000 a déclaré qu'en aucun temps elle a loué ses permis à qui que ce soit. Les contraventions se sont passées alors qu'il était absent. La compagnie était assurée conformément à la loi afin de fournir un service de transport de passagers. Max 2000 a nié les allégations qu'elle avait jeté des déchets dans le système d'égouts de la ville de Vaughan.

**Décision:**

La Commission s'est dite déçue du fait qu'aucun représentant de Max 2000 n'a choisi de témoigner. Plusieurs questions ont été laissées sans réponse compte tenu du sérieux de la situation. La Commission a émis de sérieux doutes relativement à la bonne foi de Max 2000 et si nous étions en présence d'une erreur innocente de la part de Max 2000 considérant que la Commission avait déjà avisé et averti Max 2000 de ses responsabilités légales lors d'une audience antérieure. La Commission a déclaré que Max 2000 n'a fait aucun effort afin de contacter les bureaux de la Commission afin de déterminer la légalité de ses opérations et afin de payer les sommes dues suite à des audiences antérieures. La Commission a rappelé à Max 2000 qu'un permis de transport de passagers est un privilège qui peut être annulé. Les explications données par Max 2000 relativement aux allégations de rejet de déchets dans les égouts n'étaient pas satisfaisantes et la Commission a référé le dossier à la municipalité concernée et au Ministère de l'environnement.

La Commission a ordonné que:

- Max 2000 cesse ses opérations illégales immédiatement;
- Ses permis intra et extra-provinciaux deviennent temporaires pour une période d'une année se terminant en juillet 2002;
- Une demande soit déposée afin de rendre les permis permanents;
- Au moment de la demande, une vérification des opérations de Max 2000 soit faite afin de s'assurer que Max 2000 observe les lois de la province;
- Si la vérification indique que Max 2000 a opéré en contravention de la loi, les permis seront suspendus ou annulés; et
- Des frais ont été imposés.

**Demanderesse:**

1290816 Ontario Inc.  
O/A L & L Shuttle Service ("L & L")  
Brantford, Ontario

**Opposante:**

Sharp Bus Lines Limited ("Sharp")

Dossier: 45975

1. Trentway-Wagar Inc.
2. Pacific Western Transportation Ltd.
3. Tokmakjian Limited
4. Transtario Bus Lines Inc.

Avant le début de l'audience, Transtario a admis qu'elle avait opéré en contravention de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* en fournissant des services de transport sans détenir le permis requis.

Preuve des requérantes:

La preuve a été présentée de façon à mettre en évidence l'étendue de la contravention à la loi. La couverture d'assurance pendant toute la période était faite au nom incorrect. Casino Rama a été avisé des contraventions et a subseqüemment annulé ses relations avec Transtario. Les requérantes ont allégué que l'intégrité du système réglementaire devait être protégée et ont demandé à la Commission d'émettre une ordonnance ordonnant à Transtario de cesser ses opérations et d'imposer des frais payables à toutes les requérantes.

Preuve de la défendresse: Transtario n'a pas présenté de preuve. Transtario a admis qu'elle a contrevenu à la loi pendant une courte période de temps mais qu'elle a depuis corrigé la situation. Transtario a allégué qu'en aucun temps elle a induit la Commission en erreur relativement aux évènements qui l'ont amenée à opérer illégalement. Transtario a allégué qu'elle a passé à travers une période difficile mais que présentement tout était en ordre.

Décision:

La Commission a indiqué qu'il n'y avait pas de doute que Transtario avait opéré illégalement par le passé mais aucune preuve n'a été présentée que c'était toujours le cas. La Commission a conclu que Transtario opérait présentement un service légal et qu'elle contrôlait légalement ses opérations.

La Commission a ordonné que tout service de transport contrevenant à la loi soit immédiatement arrêté et des frais substantiels ont été imposés payables aux requérantes et à la Commission.

Défendresse:

3635082 Canada Inc.

Dossier: 45789-RE(2)

O/A Max 2000  
Toronto, Ontario

Requérante:

Tourist Coach Line Inc.

Requête:

Il a été allégué que Max 2000 a opéré en contravention de ses permis de transport.

- Amphibus devra mettre à pied ses employés si Ducks obtenait un permis;

- Amphibus a aussi publicisé ses services de manière extensive; Le tourisme n'amène pas nécessairement des passagers du fait que quelquefois les affaires étaient lentes et qu'il fallait tenir compte des annulations.

Greyhound et Voyageur ont déclaré que:

- Elles offrent des tours dans la région d'Ottawa;
- Elles ont subi des pertes en 1999 et 2000;
- Ces pertes pouvaient être attribuées à la compétition causée par l'exploitant d'autobus amphibie;
- Un compétiteur additionnel aurait pour effet de diluer encore plus leurs revenus ayant pour résultat net qu'une ou plusieurs compagnies ne survivraient pas.

## **Décision:**

La Commission a conclu de la manière suivante:

- La demande présentée à la Commission était différente des autres demandes du fait que le véhicule couvert par la demande pouvait voyager sur la terre et l'eau;
- La demande visait des passagers qui demeuraient une courte période de temps pendant une saison d'opérations limitée;
- Les touristes ne pouvaient pas supporter la demande du fait qu'ils n'étaient pas disponibles mais les 15 témoins du public étaient plus que capables de parler pour eux;
- Les emplois occupés par les témoins dépendaient du tourisme et des conventions – ils connaissent mieux l'industrie i.e. choix des modes de transport, l'importance du système hydrographique pour la communauté d'Ottawa, plus de points d'intérêts etc.
- La Commission s'est dite impressionnée par le haut niveau de service que Ducks donnait présentement et son approche marketing créatrice;
- En se basant sur le test de commodité et nécessité publiques, la Commission a conclu qu'accorder la demande ne serait pas contraire à l'intérêt public et en fait qu'il y avait un besoin public pour le service;
- Vu que le service donné par Voyageur et par Greyhound était strictement terrestre, le nouveau service n'aurait pas d'impact si la demande était accordée;
- En se basant sur la preuve, la Commission ne pouvait pas déterminer l'impact que le nouveau service aurait sur Amphibus; La Commission n'était pas d'opinion que réglementation signifiait protection et qu'elle accordait régulièrement des permis additionnels si le test de commodité et nécessité publiques était établi.

**La demande a été accordée.**

**Demande:**

Ducks a déposé une demande afin d'offrir un service de transport de passagers par véhicule amphibie (opérant sur la terre et sur l'eau) entre Ottawa et Hull (la portion sur la route seulement). Le permis de transport demandé serait en vigueur entre avril et octobre seulement.

**Preuve du demandeur:**

Ducks exploite une compagnie offrant des tours autour d'Ottawa et Hull permettant l'embarquement et le débarquement à divers points d'intérêt touristique incluant les hôtels. Le service est donné à tous les jours de l'année et compétitionne vivement avec les autres exploitants. Le commerce de Ducks a augmenté à tous les ans en utilisant un plan marketing agressif. Ducks était spécifiquement intéressé à un véhicule DUKW, un véhicule amphibien utilisé pendant la deuxième guerre mondiale. Les véhicules historiques seraient modifiés afin d'être conformes à la loi et seraient aussi modifiés afin de rencontrer les besoins des passagers. L'itinéraire se ferait sous la supervision de guides touristiques et la balade serait éducationnelle et plairait aux enfants. Ducks a admis que le service proposé serait en compétition directe avec Amphibus. Ducks a aussi souligné que si le permis était accordé le service ne commencerait que lorsque le véhicule aura reçu l'approbation de Transports Canada. Ducks a avisé que ses projections de marché étaient réalistes et étaient basées sur les statistiques touristiques du gouvernement ainsi que sur ses compétences en marketing.

Quinze personnes du public ont témoigné au support de la demande et leurs témoignages peuvent être résumés de la manière suivante:

- La plupart des individus étaient activement impliqués dans l'industrie du tourisme i.e. des hôtels, des planificateurs d'événements, des directeurs de marketing, l'ancien président de la Commission de la capitale d'Ottawa, le directeur d'un festival, un propriétaire de magasin de souvenirs;
- Les témoins ont parlé d'offrir un choix aux touristes conjointement avec l'approche marketing créatrice et dynamique de Ducks et sa proposition d'impliquer toute l'industrie touristique dans le service proposé;
- La proposition visait spécifiquement à rencontrer les besoins de l'industrie touristique;
- La proposition voulait encourager les touristes à demeurer plus longtemps dans la région d'Ottawa ce qui aurait pour effet d'augmenter l'argent dépensé et bénéficierait à l'économie;
- La proposition attirerait plus les touristes et aurait pour effet de convertir les personnes assistant à des conventions en touristes.

**Preuve de l'opposante:**

Amphibus a déclaré que:

- La compagnie n'a pas encore payé de dividendes à ses actionnaires et l'entrée de Ducks sur le marché aurait un impact direct sur ses revenus;
- La compagnie opère deux véhicules et a graduellement augmenté le nombre de passagers qu'elle transporte;
- Il est impossible de croire que, selon Ducks, le marché augmentera de \$300,000 dans sa première année d'exploitation;



**Défendresse:**

465491 Ontario Limited  
o/a Norwood Limousine and Taxi Service  
Dossier: 45785-RE(2)

**Requérant:**

Manuel Pereira o/a Ontario Coachway ("Coachway")

**Preuve du requérant:**

Coachway a allégué que Norwood a transporté deux individus jusqu'à l'aéroport international Pearson et leur a chargé un tarif individuel et que Norwood exploitait un véhicule de transport en commun sans détenir le permis requis. Les individus ont été embarqués dans des municipalités différentes, Norwood leur a donné des reçus individuels, ils ont fait des réservations séparées et ont payé leurs passages séparément tout cela alors qu'ils ont voyagé dans le même véhicule.

**Preuve de la défendresse:** Norwood a indiqué qu'il essayait de rencontrer les exigences des lois de la province et qu'en fait il avait vendu son véhicule le plus gros. Norwood a assumé que les deux passagers en question étaient apparentés et qu'ils payaient le voyage collectivement. Norwood exploitait fréquemment un service de taxi et un service aéroportuaire et était destiné à Toronto et à l'aéroport international Pearson. À cause de la crainte d'opposition à sa demande, il était réticent à faire une demande de permis auprès de la Commission.

**Décision:**

Du fait que Norwood s'était déjà retrouvé devant la Commission dans une cause similaire, la Commission s'est dite préoccupée de l'attitude de Norwood de passer outre à la loi, spécifiquement relativement au respect des exigences de sécurité et d'entrée dans l'industrie, les heures de travail etc. La Commission doute de la crédibilité de Norwood et ne croit pas son témoignage. La Commission a rappelé à Norwood les lois visant à protéger le public voyageur relativement à des véhicules non sécuritaires, des conducteurs mal formés et non sécuritaires, le manque de couverture d'assurance suffisante etc.

La Commission a ordonné à Norwood d'arrêter le service immédiatement et des frais ont été imposés à être payés à la Commission et au requérant.

Suite à la décision de la Commission, les plaques de Norwood ont été saisies par le Ministère des transports pour ne pas avoir respecté l'ordonnance de la Commission.

**Demanderesse:**

Canada Ducks Inc. ("Ducks")  
Ottawa, Ontario  
Dossier: 45939

**Opposantes:**

1. Voyageur Corp. ("Voyageur")
2. Greyhound Canada transportation Corp. ("Greyhound")
3. Amphibus Lady Dive Inc. ("Amphibus")

## Décision:

des points centraux serait au détriment de Trentway et si la demande était accordée cela placerait Foley juste sur le pas de la porte du marché qu'est Kingston.

Du fait que les comtés de Renfrew, Haliburton et Lennox et Addington et le canton de Nipissing n'étaient pas desservis par les opposantes, ces portions des demandes ont été accordées.

La Commission a considéré les facteurs suivants quand elle a pris sa décision sur la balance des demandes:

- l'impact économique sur les transporteurs existants;
- l'aptitude de la demanderesse;
- les besoins du public;
- la commodité du public; et
- la qualité et la suffisance du service existant.

L'impact économique – La Commission a conclu qu'aucune des opposantes a fait la preuve d'un impact économique sur leurs opérations si les demandes étaient accordées. L'impact économique était vague sans aucune répartition monétaire et la Commission ne pouvait que conclure que l'impact ne serait pas significatif, s'il y en avait un.

L'aptitude de la demanderesse – La Commission s'est dite impressionnée par les efforts de Foley d'augmenter son commerce du petit exploitant d'autobus scolaires en transporteur de sa taille actuelle, la satisfaction de ses clients et de créer des opportunités pour son commerce.

Le besoin et la commodité du public – La preuve du public est provenue des clients existants de Foley qui n'ont pas vraiment utilisé les services des opposantes et qui voulaient obtenir des points d'embarquement en route au lieu de se rendre à des endroits d'embarquement en automobile. De cette façon ils pourraient former des groupes plus gros et utiliser les services de Foley.

La suffisance et la qualité du service existant – Aucune des opposantes n'avait le privilège de transport pour servir trois des comtés demandés. Relativement au reste des demandes, les opposantes ne peuvent desservir que partiellement ces territoires. Franklin semblait satisfait du statu quo et ne cherchait activement à obtenir de nouveaux marchés. Pour ce qui est de Trentway la Commission a conclu que Trentway n'était pas très active sur ce territoire sauf en ce qui concerne quelques routes de transport scolaire.

La Commission a conclu qu'une large portion du territoire demandé n'était pas desservie et qu'il y avait un support très important de la part du public dans le corridor 401 pour les services de Foley.

## Les demandes ont été accordées.

- Le service présentement donné par Foley est exemplaire,

- Ils avaient besoin de service additionnel à partir des lieux qui ne sont pas desservis par le service local afin d'aller aux casinos, à des spectacles, à des parties de baseball etc.;
- Ils ne voulaient pas se rendre en voiture à un lieu d'embarquement et laisser leurs voitures sans surveillance. Ils voulaient un lieu d'embarquement local et voulaient que Foley ait le permis nécessaire pour le faire;
- Les taux des opposantes étaient souvent trop élevés; et
- Le club de hockey local préférerait utiliser les services de Foley au lieu des ceux des opposantes et ne voulait pas changer de transporteur même s'il y avait une différence de prix qui leur était favorable.

Foley a commencé comme exploitant d'autobus scolaires en 1961. Il s'agit d'une entreprise familiale et en 1993 a commencé à offrir des services d'autobus en achetant un privilège de service sur horaire. Foley a aussi organisé des tours en direction de diverses destinations. Le but de la demande déposée par Foley était d'offrir des services de transport dans une région que la compagnie desservait déjà partiellement. Foley avait l'intention de publiciser de manière extensive ses services en utilisant la radio, les journaux, les Pages Jaunes etc. Foley ne croyait pas que les opposantes subiraient un impact économique du fait qu'elles ne desservent pas la région couverte par la demande et que les clients desservis par le service seraient des nouveaux clients.

## Preuve des opposantes:

Franklin est un exploitant d'autobus scolaires et d'autobus de d'autres catégories. Franklin fait de la publicité dans les journaux, des brochures et dans les Pages Jaunes. À cause du fait qu'il n'opère pas à pleine capacité Franklin a dû annuler des commandes d'autobus et a réduit sa flotte. Franklin était d'opinion que le haut dollar américain, la réduction des voyages aux États-Unis, la diminution des voyages scolaires et l'augmentation de la compétition étaient les causes du déclin des affaires. Franklin a desservi les témoins du public qui ont témoigné et à quelques reprises Franklin n'a pu donner le service aux tarifs demandés. Généralement le public était satisfait du service donné par Franklin. Franklin s'est dit préoccupé par le fait que Foley pourrait avoir un impact sur sa clientèle de Kingston, pourrait servir des secteurs ouverts qu'il dessert présentement et que cela causerait un déclin additionnel dans l'utilisation de son équipement. Franklin a fourni à la Commission des données sur ses revenus de voyages notés dans les secteurs que Franklin a desservi l'année dernière. Trentway a témoigné que ses revenus ont diminué et que les tarifs chargés par l'industrie étaient en déclin de manière importante. Trentway a passé plusieurs appels afin de vendre ses services mais il n'est pas possible physiquement d'appeler tout le monde. Trentway a indiqué que le haut dollar américain, la compétition et le déclin dans le tourisme constituaient les raisons du déclin dans les affaires. Trentway ne pouvait pas compétitionner avec les tarifs chargés par Foley. La stratégie marketing de Foley de prendre des passagers à



compagnie a par le passé été négligente dans ses opérations mais maintenant elle a développé de nouvelles politiques afin d'obéir à la loi. Québec a indiqué que des sanctions prises contre son permis auraient des conséquences sérieuses à cause du service offert à ses clients français et brésiliens. Québec a indiqué que la différence entre la législation québécoise et la législation ontarienne a causé de la confusion qui a mené aux infractions. Québec a allégué que les voyages en question ont été faits en période de haute saison et qu'il s'agissait d'infractions apparentes plutôt qu'intentionnelles. Québec a pensé qu'une ordonnance d'arrêter le service avec imposition de frais serait plus appropriée.	
La Commission avait quatre choix:	
1. Émettre une ordonnance de mettre fin aux opérations illégales;	
2. Rendre temporaire le permis détenu;	
3. Suspendre le permis détenu; ou	
4. Annuler le permis détenu.	
La Commission a déclaré que nous étions en présence principalement de trois infractions et qu'il ne s'agissait pas d'une violation flagrante de la loi. La Commission s'est dite sérieusement préoccupée par le manque de contrôle administratif de Québec. La Commission a dit que Québec aurait dû faire les efforts nécessaires afin de se familiariser avec la législation de l'Ontario et de contacter le Secrétaire de la Commission en cas de doute. La Commission a ordonné que les opérations illégales cessent immédiatement et a imposé des frais à être payés à la Commission et aux requérantes.	
<u>Demanderesse:</u>	Joe Foley Bus Lines (Madoc) Ltd. ("Foley") Madoc, Ontario
<u>Opposantes:</u>	1. Trentway-Wagar Inc. ("Trentway") 2. Franklin Coach Lines Ltd. ("Franklin") 3. Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")
<u>Demandes:</u>	Les demandes si accordées permettront le transport de passagers intra et extra-provincial notisé à partir de divers lieux situés dans les comtés de Hastings, de Prince Édouard, Lennox et Addington, Renfrew, Haliburton et Northumberland et le canton de Nipissing.
Preuve de la demanderesse: Vingt-quatre témoins du public ont témoigné au support des demandes et leurs témoignages peuvent se résumer de la manière suivante:	



éliminée quand il s'agit de connecter avec un transporteur par autobus. Cette situation sera toujours présente.

Caractère unique du service proposé - La Commission s'est dit préoccupée par sa viabilité et a le sentiment que les projections financières, l'analyse du marché et l'étude de faisabilité étaient faibles et que le niveau anticipé de passagers a été surestimé. L'apitûde de la demanderesse - La Commission a conclu que l'ONTC est un transporteur sécuritaire et qu'elle survivra le futur peu importe les changements proposés à ses opérations.

Impact sur les transporteurs existants - Ceci est difficile à évaluer pour la Commission. Cependant, la Commission croit vraiment qu'il y aura un impact financier sur l'opposante.

La Commission conclut que:

- Le plan d'affaires de l'ONTC avait des faiblesses;
- Il y avait un manque d'information relativement au nombre de passagers à partir de différents points en route;
- L'ONTC devrait s'efforcer d'augmenter ses services sur horaire et nolisés présents et connecter avec d'autres transporteurs afin d'offrir un service direct, cependant
- La Commission a accordé la demande mais a exclu le transport de passagers ayant pour origine or se dirigeant vers des points entre North Bay et Toronto. Le permis desservira les passagers voyageant en direction ou en provenance de l'AIP et qui ont pour origine ou destination des points au nord de North Bay et il n'y aura pas d'impact économique sur les opérations de Northern Air Service.

**Défenderesse:**

3094-8855 Québec Inc. ("Québus")

Dossier: 40369-RE(1)

**Requérantes:**

1. Trentway-Wagar Inc.

2. 1276252 Ontario Inc. o/a Peachtree (« Peachtree »)

**Requête:**

La requête a été présentée afin d'obtenir la suspension, l'annulation ou l'imposition de conditions au permis détenu par la défenderesse pour avoir contrevenu à la loi et à ses permis.

**Preuve des requérantes:**

La preuve présentée se rapporte aux contrats de transport passés par la défenderesse pour lesquels la défenderesse ne détenait pas les permis nécessaires. On a indiqué que la défenderesse a passé ces contrats directement avec une agence de voyages et qu'il n'y avait pas d'intermédiaires. Aucun effort n'a été fait afin de contacter un transporteur détenteur de permis. Les requérantes ont demandé la suspension ou l'annulation du permis de Québec.

**Preuve de la défenderesse:** Québec est en affaires depuis 1982 principalement au service de touristes européens de France et du Brésil (80-90%). La

Décision:

**La demande pour le service entre Sudbury et Toronto a été accordée du fait qu'elle n'a pas reçu d'opposition.**

- Walsh dessert très peu de passagers au nord de North Bay; Une agence de voyages de North Bay a eu plus de 1000 réservations avec le service aéroportuaire Northern Airport Service et a eu très peu de plaintes au sujet du service offert; et
- Un représentant de l'Association du transport terrestre aéroportuaire (ATTA) de l'AIP a indiqué que 60 à 75 pour cent des voyageurs allant à l'AIP étaient des gens d'affaires et le reste était des vacanciers. L'utilisation du transport aéroportuaire pour fins d'affaires diminue et l'utilisation des vacanciers augmente plus on s'éloigne de Toronto et il serait difficile de sortir les gens de leurs automobiles et leur faire utiliser les autobus. ATTA a une politique de ne pas admettre deux membres compétiteurs du fait que cela amène une guerre des prix, une réduction des revenus et par la suite une période de recouvrement.

Walsh a demandé à la Commission d'examiner:

- (a) Y a-t-il un besoin pour le service?
- (b) Quelles seront les effets sur son service aéroportuaire Northern Airport Service? Est-ce que cela aura pour effet de le mettre en faillite?
- (c) Est-ce que le service proposé par l'ONTC est viable?

Relativement à la deuxième partie de la demande, la Commission a conclu de la manière suivante:

Besoin du public - Y avait-il un besoin réel, une demande? La Commission a conclu qu'il n'y avait aucune indication de l'étendue de cette demande ou des volumes prévus.

Suffisance du service existant - La demanderesse et l'opposante exploitaient leur équipement d'une manière réduite et conséquemment le service existant est suffisant.

Niveau de compétition - À cause du niveau bas de passagers, la Commission a conclu que toute compétition directe aurait pour effet d'éroder un niveau de passagers déjà bas et conséquemment créerait plus de problèmes pour le public.

Choix des modes de transport - Il y a un service aérien, le service de l'ONTC, le service aéroportuaire Northern Airport Service et le service de limousine Coopers et le public ne les a pas utilisés.

Commodité publique - Éliminer l'arrêt au centre commercial Yorkdale serait commode pour le public. Cependant, les départs d'avions se font à des heures déterminées. La nécessité pour le public de passer une nuit dans un hôtel d'aéroport ne sera jamais entièrement

aussi déclaré que les services en provenance du nord n'iraient pas tous à l'AIP et que cela dépendrait du volume de passagers. Il était de leur intention de publiciser le service continuellement afin d'encourager les propriétaires d'automobiles à utiliser le service d'autobus. Il voulait aussi publiciser le caractère intermodal du nouveau service i.e. un service en direction de l'AIP et de la Station de métro Union pour les connections aériennes et ferroviaires.

La preuve des témoins en provenance du public peut être résumée ainsi:

- Le service proposé par l'ONTC était le seul lien direct avec l'AIP à cause des coupures sérieuses dans les services aériens;
- Le service serait sans embarras et plus rapide;
- Il existait une incertitude relativement au nombre de passagers ou groupes voyageant à partir de l'AIP en direction du nord de l'Ontario;
- Le service proposé était une option viable pour amener des touristes; et
- Les tarifs bas du service d'autobus et le service direct serait une option attrayante. On a exprimé le sentiment que les gens du nord méritent ce type de service.

## Preuve de l'opposante:

Depuis 28 ans Walsh organise des tours. La compagnie exploite 5 types de service: transport en commun, des voyages notifiés utilisant des autobus de catégorie "D", transport d'écopiles pour le compte de quatre commissions scolaires, un service aéroportuaire Northern Airport Service et le service de limousine Coopers. Walsh s'est dit sérieusement préoccupé par l'impact économique que la demande, si elle était accordée, aurait sur son service aéroportuaire.

Walsh a témoigné:

- La compagnie a reçu très peu de plaintes de la part du public au sujet de son service, du niveau de confort ou du manque de toilettes et a répondu immédiatement à ces plaintes;
- Walsh exploite un service entre North Bay et l'AIP sur réservation et offre aussi un service à la maison à un coût supplémentaire. Le voyage prend habituellement quatre heures; Walsh a en place des programmes de sécurité, une stratégie marketing, un site web pour promouvoir sa compagnie, une politique de remplacement des équipements et a développé des relations avec vingt agences de voyages afin de promouvoir son entreprise;
- Walsh exploite son équipement à 36% de sa capacité et ne peut se permettre de perdre un seul client;
- En utilisant ses états financiers actuels, Walsh a souligné à la Commission l'impact économique qu'une perte de passagers aurait si les pertes étaient de 10%, 20% ou 30%;
- Walsh s'est dit prêt à connecter à North Bay avec les autobus de l'ONTC afin d'offrir un service direct;

## Résumé de décisions rendues

Vous trouverez ci-après un résumé de décisions qui ont été rendues par la Commission pendant l'année 2001 relativement à des demandes de permis de transport, des demandes de sanctions contre des transporteurs et révisions et représentent un échantillonage des dossiers dont la Commission a eu à décider. Les décisions complètes de la Commission sont disponibles et peuvent être obtenues en contactant ses bureaux au (416) 326-6732.

### Service sur horaire:

Un service de transport par autobus en vertu duquel une demande ou un détenteur de permis a déposé un horaire indiquant les heures d'arrivée et de départ du service.

### Service nolisé:

Un service de transport par autobus sans horaire fixe qui est exclusivement pour le bénéfice d'un groupe de personnes.

### Demanderesse:

Ontario Northland Transportation  
Commission ("ONTC")  
North Bay, Ontario

### Oposante:

Walsh Transportation Ltd. ("Walsh")

### Demande:

La demande a été présentée afin de permettre le transport sur horaire de passagers entre:

- (a) Timmins et l'aéroport international Pearson; et
- (b) Sudbury et l'aéroport international Pearson ("AIP").

En vertu de ce privilège le demandeur pourrait aussi desservir les municipalités intermédiaires en route.

### Preuve de la demanderesse:

Au début de l'audience, la demanderesse a avisé la Commission qu'elle desservait déjà l'AIP via le centre commercial Yorkdale à Toronto et en connectant avec le service de Go Transit. Si la demande était accordée la demanderesse pourrait donner un service direct.

Au support de sa demande, ONTC a présenté trois témoins corporatifs et 29 témoins provenant du public. ONTC a indiqué que dans son système de 25 à 30% de sièges étaient inoccupés et qu'on lui demandait d'améliorer le service. Le service, s'il était accordé, ne serait pas en tant que tel un service aéroportuaire mais seulement, le arrêt supplémentaire sur son service sur horaire. Conséquemment, le nouveau service n'aurait pas d'impact économique sur Walsh qui fournit principalement un service aéroportuaire entre North Bay et l'AIP. L'élimination de l'arrêt au centre commercial Yorkdale va améliorer le service et est donc très important pour les quelques 400-500 passagers du nord de l'Ontario qui effectuaient un transfert à cet endroit. ONTC a déclaré que la durée du voyage serait raccourcie, les véhicules auraient des toilettes et trois compartiments à bagages et que les tarifs seraient comparables à ceux de Walsh. ONTC a



Dossier: 45369-RE(3)

**Plainte:** Exploitation en contravention des termes de son permis  
**Plaignantes:** 1. Trentway-Wagar Inc. (« Trentway »)  
2. 1276252 Ontario Inc. o/a Peachtree  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
**Frais à être payés:** À la Commission 1,035\$  
À Trentway 2,500\$  
À Peachtree 400\$

Wingo Travel (Ontario) Inc.  
Scarborough, Ontario

Dossier: 45903-RE(1)

**Plainte:** Exploitation sans déténir le permis requis  
**Plaignante:** 1. 1276252 Ontario Inc. o/a Peachtree  
2. Trentway-Wagar Inc. (« Trentway »)  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
**Frais à être payés:** À la Commission 500\$  
À Trentway 500\$

Windsor Casino Limited  
Windsor, Ontario

Dossier: 45987-RE(1)

**Plainte:** Organiser un service de transport en utilisant un exploitant non-  
détenteur de permis  
**Plaignante:** C.A. Bailey Limited (« Bailey »)  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
**Frais à être payés:** À la Commission 1,535\$  
À Bailey 200\$

Jack and Sherry Treffy  
Leamington, Ontario

Dossier: 45911-RE(1)

**Plainte:** Exploitation sans déténir le permis requis  
**Plaignante:** C.A. Bailey Limited  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
**Frais à être payés:** À la Commission 1,500\$

Dossier: 46005-RE(1)

**Plainte:** Exploitation sans déténir le permis requis  
**Plaignante:** Trentway-Wagar Inc. (« Trentway »)  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
**Frais à être payés:** 1,360.53\$  
 A la Commission  
 A Trentway  
 7,622.34\$

1046435 Ontario Limited  
Scarborough, Ontario

Dossier: 45912-RE(1)

**Plainte:** Exploitation sans déténir le permis requis  
**Plaignante:** Trentway-Wagar Inc. (« Trentway »)  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
**Frais à être payés:** 1,150\$  
 A la Commission  
 A Trentway  
 500\$

1290816 Ontario Inc.  
Brantford, Ontario

Dossier: 45975-RE(1)

**Plainte:** Exploitation sans déténir le permis requis  
**Plaignantes:** 1. Laidlaw Transit Ltd. (« Laidlaw »)  
 2. Sharp Bus Lines Limited (« Sharp »)  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
**Frais à être payés:** 1,450\$  
 A la Commission  
 A Laidlaw  
 A Sharp  
 250\$  
 250\$  
 250\$

1362260 Ontario Limited  
Leamington, Ontario

Dossier: 45940-RE(1)

**Plainte:** Exploitation sans déténir le permis requis  
**Plaignante:** C.A. Bailey Limited  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
**Frais à être payés:** 1,500\$  
 A la Commission

1407476 Ontario Limited  
Toronto, Ontario

Dossier: 45904-RE(1)

**Plainte:** Exploitation sans le permis requis  
**Plaignantes:** 1. 1276252 Ontario Inc. o/a Peachtree  
 2. Trentway-Wagar Inc.  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
**Frais à être payés:** 600\$  
 A la Commission

Can-Am Express Inc. Toronto, Ontario

Dossier: 45945-RE(1)

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis  
Plaignantes: 1. Trentway-Wagar Inc. (« Trentway »)  
2. Greyhound Canada Transportation Corp. (« Greyhound »)  
3. Transit Coach Line Inc.  
La Commission a ordonné la cessation immédiate du service

Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
Frais à être payés: À la Commission 400\$  
À Trentway 500\$  
À Greyhound 500\$

Dossier: 45789-RE(1)

3635082 Canada Inc. o/a Max 2000 Scarborough, Ontario

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis  
Plaignante: Tourist Coach Line Inc.  
La Commission a ordonné la cessation immédiate du service - licence  
rendue temporaire pour une période d'un an

Frais à être payés: À la Commission 1,750\$

Dossier: 45785-RE(1)

465491 Ontario Limited Hastings, Ontario

Plainte: Exploitation sans détenir le permis requis  
Plaignante: Manuel Pereira  
La Commission a ordonné la cessation immédiate du service

Frais à être payés: À la Commission 500\$  
À Manuel Pereira 500\$

Anbel Bus Lines Inc. Concord, Ontario

Dossier: 45897-RE(1)

Plainte: Exploitation sans détenir le permis requis  
Plaignante: 1276252 Ontario Inc. o/a Peachtree  
La Commission a ordonné la cessation immédiate du service

Frais à être payés: À la Commission 600\$

Autobus Camus/Nhani Tours Montréal, Québec

Plainte: Exploitation sans détenir le permis requis  
Plaignant: Trentway-Wagar Inc. (« Trentway »)  
La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.

Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.  
Frais à être payés: À la Commission 1,360,53\$  
À Trentway 6,185,37\$

**Michael Rossignol**  
Ottawa, Ontario

**Plainte:** Exploitation contrairement aux termes de son permis  
**Plaignant:** 1209979 Ontario Inc. o/a Casino Shuttle Service  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
**Frais à être payés:** 600\$  
A la Commission

**Dossier: 45906-RE(1)**

**Autobus Fleur de Lys 1989 Inc.**  
St-Nicholas, Québec

**Plainte:** Exploitation contrairement aux termes de son permis  
**Plaignant:** 1276252 Ontario Inc. o/a Peachtree  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
**Frais à être payés:** 900\$  
A la Commission

**Dossier: 45918-RE(1)**

**John E. Brauneisen**  
Kemptville, Ontario

**Plainte:** Exploitation sans détenir le permis requis  
**Plaignant:** Fred Ford  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
**Frais à être payés:** 200\$  
A la Commission

**Dossier: 45985-RE(1)**

**Brymac Coach Service Inc.**  
Toronto, Ontario

**Plainte:** Exploitation sans détenir le permis requis  
**Plaignant:** 1276252 Ontario Inc. o/a Peachtree  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
**Frais à être payés:** 1,150\$  
A la Commission

**Dossier: 46011-RE(1)**

**1203531 Ontario Limited**  
o/a Universe Tours  
Toronto, Ontario

**Plainte:** Organiser un service de transport en utilisant un exploitant non-détenteur de permis  
**Plaignantes:** 1. Trentway-Wagar Inc.  
2. Greyhound Canada Transportation Corp.  
3. Tourist Coach Line Inc.  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
**Frais à être payés:** Aucun



**Transstaro Coach Inc. & Al.**  
Toronto, Ontario  
Dossier: 45928

**Plainte:** Exploitation contrairement aux termes de son permis  
**Plaignantes:** 1. Trentway-Wagar Inc. (« Trentway »)  
2. P.W. Transportation Ltd.  
3. Tokmakjian Ltd. (« Can-Ar »)  
4. Transstaro Bus Lines Inc.  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
À la Commission 3,200\$  
À Trentway 3,000\$  
À Can-Ar 2,000\$

**Joe Foley Bus Lines (Madoc) Ltd.**  
Madoc, Ontario  
Dossier: 35993-RE(1)

**Plainte:** Exploitation contrairement aux termes de son permis  
**Plaignantes:** 1. Franklin Coach Lines Ltd. (« Franklin »)  
2. Trentway-Wagar Inc. (« Trentway »)  
**Décision:** Demande abandonnée  
À la Commission par Franklin et Trentway 500\$

**G.W.X2 Transportation Ltd.**  
Peterborough, Ontario  
Dossier: 45921-RE(1)

**Plainte:** Exploitation sans détenir le permis requis  
**Plaignante:** Century Airline Services Inc. (« Century »)  
**Décision:** Demande abandonnée  
À la Commission par Century 400\$

**Ronald Laplante**  
Windsor, Ontario  
Dossier: 46009-RE(1)

**Plainte:** Exploitation sans détenir le permis requis  
**Plaignante:** Your Choice Shuttle Service  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
À la Commission 300\$

**Hatam Mostafa**  
Montréal, Québec  
Dossier: 45905-RE(1)

**Plainte:** Exploitation sans détenir le permis requis  
**Plaignante:** Trentway-Wagar Inc.  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
À la Commission 500\$

Vous trouverez ci-après un résumé de demandes déposées en vertu des articles 10 et 11 de la Loi sur les véhicules de transport en commun par des personnes intéressées (i.e. une personne qui a un intérêt économique dans le résultat d'un dossier). Ces demandes sont des plaintes déposées par des personnes intéressées alléguant des violations de la loi par des détenteurs de permis ou par des personnes qui organisent des services de transport par autobus et qui n'utilisent pas les services de détenteurs de permis. Suite à une audience écrite ou publique, la Commission peut imposer des sanctions i.e. annuler, suspendre, imposer des conditions aux permis et/ou ordonner que l'exploitation causant la contravention arrête.

**Tokmakjian Limited**  
 o/a Can-Ar Coach  
 Concord, Ontario

**Plainte:** Exploitation contrairement aux termes de son permis  
**Plaignantes:** 1. 1276252 Ontario Inc. o/a Peachtree  
 2. Trentway-Wagar Inc. (« Trentway »)  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
**Frais à être payés:** À la Commission 1,150\$  
 À Trentway 500\$

**Dossier: 37267-RE(2)**

**Toronto Niagara Falls Five Star Tours Inc.**  
 Scarborough, Ontario

**Plainte:** Exploitation sans détenir le permis requis  
**Plaignante:** 1276252 Ontario Inc. o/a Peachtree  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
**Frais à être payés:** À la Commission 400\$

**Dossier: 45935-RE(1)**

**Tourist Coach Line Inc.**  
 Toronto, Ontario

**Plainte:** Exploitation contrairement aux termes de son permis  
**Plaignante:** Can-Am Express Inc.  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
**Frais à être payés:** À la Commission 400\$

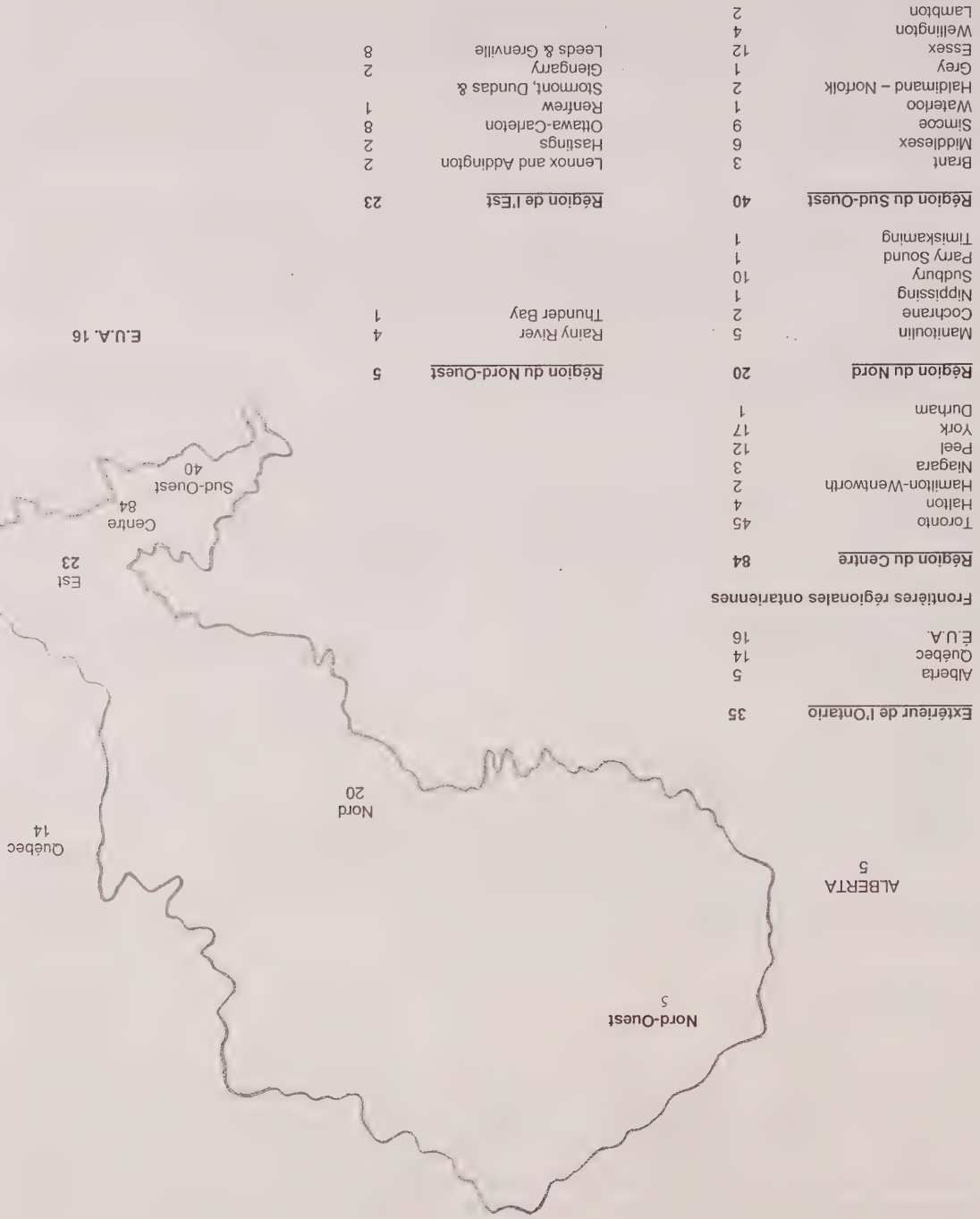
**Dossier: 45025-RE(1)**

**Transit Windsor**  
 Windsor, Ontario

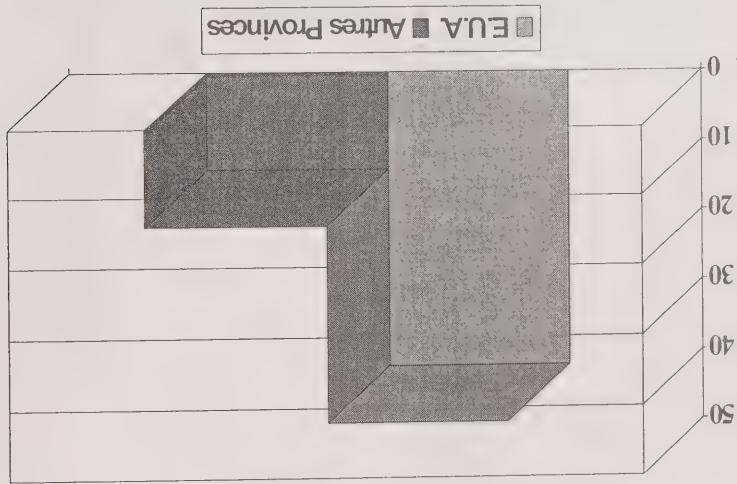
**Plainte:** Exploitation contrairement aux termes de son permis  
**Plaignante:** C.A. Bailey Limited (« Bailey »)  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
**Frais à être payés:** À la Commission 2,170\$  
 À Bailey 200\$

**Dossier: 05632-RE(1)**

# Demandes reçues par région



# Permis Spéciaux

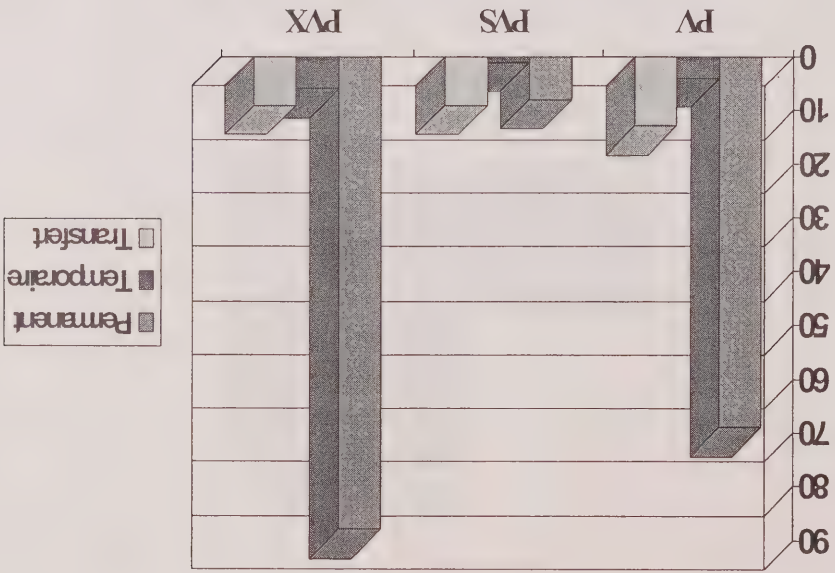


JURIDICION DES DEMANDEURS

E.U.A.	42
Autres Provinces	14
TOTAL	56



Demandes Reçues



Legende:

- PV Demandes de permis de transport de passagers (Entreprise Intra-Provinciale)
- PVS Demandes de permis de transport scolaire (Entreprise Intra-Provinciale)
- PVX Demandes de permis en vertu de la Partie I de la Loi sur les transports routiers (Entreprise Extra-Provinciale)

# **INFORMATION FINANCIÈRE - 2001**

## **Revenus**

Frais de dépôt de demandes	66,955\$
Frais d'audience imposés	57,477
Frais de dépôt et d'oppositions	26,400
Demandes de permis spéciaux	7,140
Echange sur argent américain	5,840
Divers	400
	<u>164,212\$</u>

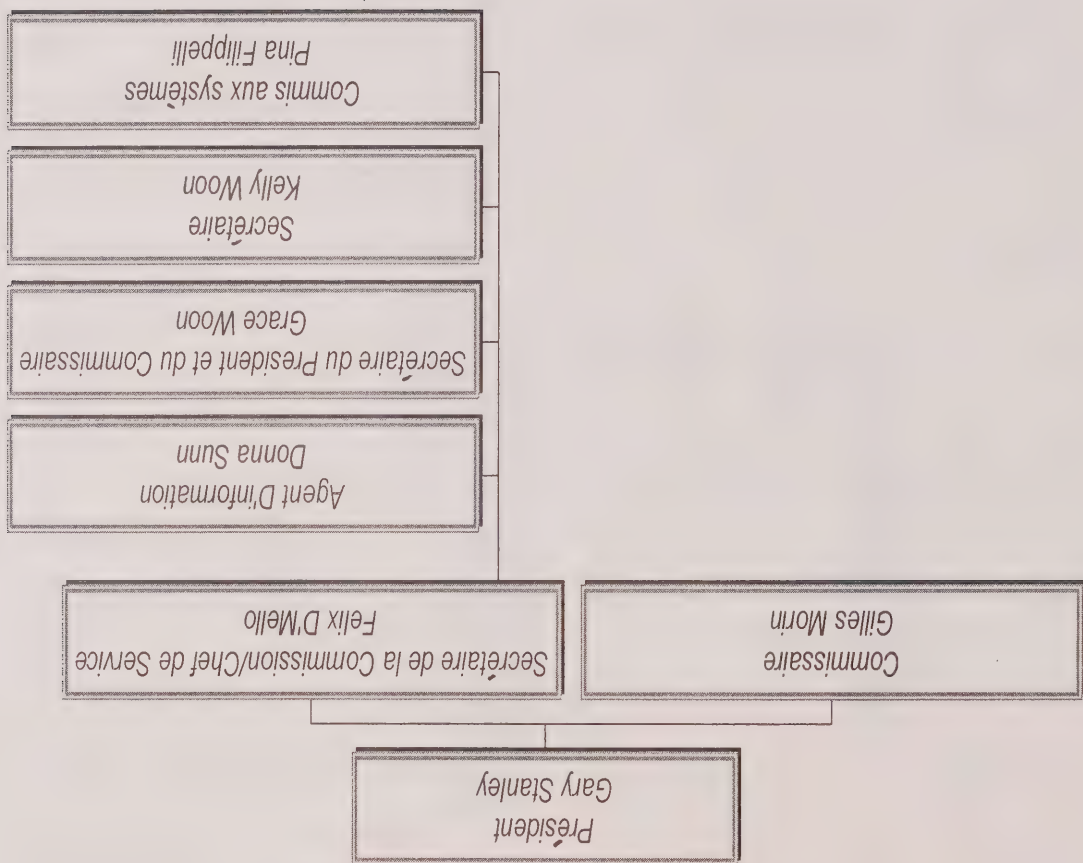
## **Revenus totaux**

## **Dépenses**

Salaires et avantages sociaux	380,229\$
Transport et communications	7,552
Équipement et fournitures	44,428
	<u>472,209\$</u>

## **Dépenses totales**

# Organigramme (au 31 décembre 2001)



financer complètement le processus d'audience en recouvrant les coûts des parties participant aux audiences. La Commission opère en utilisant du personnel à temps partiel mais est quand même capable de donner un service au public qui est prompt et efficace.

Au cours de l'année, des audiences publiques ont été tenues à travers la province d'une manière aussi expéditive que possible en tenant compte des délais établis par les règles de pratique. Les délais qui ont pris place étaient en dehors du contrôle de la Commission. Les décisions ont été rendues rapidement et les décisions écrites ont été publiées dans les deux semaines de la date de l'audience.

Le nouveau site web de la Commission, [www.ohrb.gov.on.ca](http://www.ohrb.gov.on.ca), a été introduit en 2001 et s'est avéré un actif majeur pour les utilisateurs du système du fait que toutes les politiques de la Commission, la législation et les formulaires sont maintenant disponibles en ligne. De l'information relativement aux fournisseurs de services aux diverses communautés de la province est aussi disponible au public en général. Le site est mis à jour régulièrement afin d'ajouter l'information la plus récente de la Commission et est utilisé en 2002 afin de fournir de l'information aux transporteurs des autres juridictions relativement à la Journée de la Jeunesse qui s'est tenue en juillet 2002.

Je m'attends à ce que le même nombre et le même type d'audiences continue. La Commission continuera ses efforts et à travailler avec les autres départements du ministère, avec les membres de l'industrie et les autorités chargées de la mise en application de la loi afin d'assurer que les exploitants de véhicules de transport en commun opèrent légalement et fournissent un système de transport qui bénéficiera au public.

Gary R. Stanley  
Président



## Message du Président

Pendant l'année 2001 les activités de la Commission ont été centrées sur les deux types de demandes habituels : demandes pour des privilèges nouveaux ou additionnels et des demandes en vertu des articles 10 et 11 de *Loi sur les véhicules de transport en commun*. Les demandes en vertu des articles 10 et 11 représentent des demandes afin suspendre ou annuler des permis de transport et des demandes traitant des opérations ou de la conduite d'exploitants de véhicules de transport en commun.

Le nombre de demandes afin d'obtenir des privilèges nouveaux ou additionnels impliquant le test traditionnel de nécessité et commodité publiques démontre à des audiences publiques a diminué durant les années précédentes du fait que ces dossiers n'ont pas reçu d'opposition ou ont été résolus suite à des audiences écrites.

Depuis les modifications à la législation en 1996, l'industrie du transport de passagers de l'Ontario s'auto-règle. Cela a eu pour résultat que tous les détenteurs de permis qui peuvent être impactés économiquement par les actions déloyales alléguées d'un exploitant peuvent porter leur cause devant la Commission. La Commission a reçu des demandes de ce type de la part de différents segments de l'industrie et qui alléguaient des contraventions aux permis existants ainsi que des allégations d'exploitation de véhicules de transport en commun sans avoir le permis nécessaire.

Le nombre de transporteurs ne détenant pas de permis opérant entre Toronto et Montréal préoccupe toujours la Commission, l'industrie et les autorités chargées de l'application de la loi. L'ampleur de l'industrie clandestine est peut-être immense, mais en travaillant ensemble la Commission et l'industrie tentent de réduire et/ou éliminer le problème.

Le désastre du 11 septembre 2001 a mis à jour les activités d'un nombre de transporteurs ne détenant pas de permis et qui opéraient entre les villes frontalières canadiennes et américaines. Plusieurs cas ont été et sont toujours rapportés. Suite à des audiences où des sanctions ont été imposées, ces transporteurs ne détenant pas de permis ont déposé des demandes de permis auprès de la Commission afin d'obtenir les permis nécessaires.

La Commission a opéré avec le même budget que par les trois années passées et a réussi à servir le public pour un montant bien en dessous du montant budgété. La Commission a pour pratique courante et but de

## ***La Commission***

La Commission a été constituée en vertu et en conformité avec les dispositions de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. 1990, c. O.19. Elle assume les fonctions d'un tribunal administratif quasi-judiciaire. En vertu de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*, L.R.O. 1990, c. P.54 et de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, L.R.O. 1990, c. 29 (3e suppl.), la Commission contrôle l'entrée et maintient le développement ordonné de l'industrie du transport rémunéré de passagers sur le territoire de l'Ontario.

### **Membres de la Commission (au 31 décembre 2001)**

Gary R. Stanley, Président, Toronto

Gilles Morin, Commissaire, Ottawa

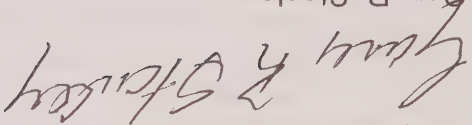
A:

L'honorable Norman W. Sterling, Ministre des transports

Monsieur:

Conformément à l'article 33 de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario, L.R.O. 1990, c. O.19, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2001.

Respectueusement,



Gary R. Stanley

Président

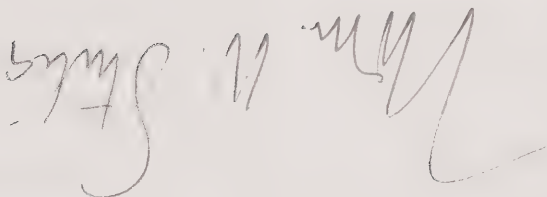
A:

L'honorable James K. Bartleman  
Lieutenant-gouverneur de la Province de l'Ontario

PLAÎT-IL À VOTRE HONNEUR:

Le soussigné a le plaisir de présenter le rapport annuel de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2001.

Respectueusement,



Norman W. Sterling  
Ministre



## Table des matières

4	La Commission .....
5	Message du Président .....
7	Organigramme .....
8	Information financière pour l'année 2001 .....
9	Demandes reçues .....
10	Demandes de permis spéciaux .....
11	Demandes reçues par région .....
12	Résumés de décisions rendues .....



---

# Commission des transports routiers de l'Ontario

RAPPORT ANNUEL 2001



CA20N  
DT710  
- A56

Government  
Publications



# Ontario Highway Transport Board

## ANNUAL REPORT 2002

---

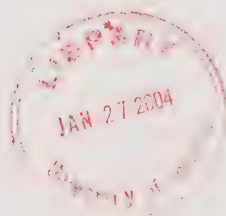




---

## ***Table Of Contents***

The Board .....	4
Message from the Chair .....	5
Organizational Chart .....	7
Financial Information 2002 .....	8
Applications Received .....	9
Special Authorities Processed .....	10
Applications Received by Region.....	11
Summaries - Reasons for Decision.....	18



---

To: The Honourable James K. Bartleman  
Lieutenant Governor of the Province of Ontario

MAY IT PLEASE YOUR HONOUR:

The undersigned takes pleasure in submitting the Annual Report for the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2002.

Respectfully submitted,

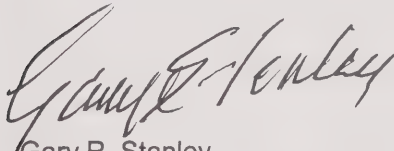


Frank F. Klees  
Minister

To: The Honourable Frank F. Klees  
Minister of Transportation

Sir: In accordance with Section 33 of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19, I have the honour to present the report of the activities of the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2002.

Respectfully submitted,



Gary R. Stanley  
Chair



---

## ***The Board***

The Board is constituted by virtue of and in accordance with the provisions of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19. It operates as a quasi judicial administrative tribunal. Under the *Public Vehicles Act*, R.S.O. 1990, c. P.54 and the *Motor Vehicle Transport Act*, 1987, R.S. (1985) c. 29 (3<sup>rd</sup> Supp.). The Board controls entry and maintains an orderly development in the business of transporting passengers for compensation in public vehicles, into, out of, within and through Ontario.

### **Members of the Board** (as at December 31, 2002)

Gary R. Stanley, Chair, Toronto

Gilles Morin, Member, Ottawa

---

## *Message from the Chair*

The Board is a quasi-judicial, arm's length agency of the Government of Ontario that reports to the Minister of Transportation. Its activities include market entry control, licensing and administration of all economic enforcement and sanctioning activities related to the for-hire, intercity bus industry.

The Board held public hearings throughout the province during 2002. The Board deals with two types of applications - applications for new or extended authority and applications under Sections 10 and 11 of the *Public Vehicles Act*.

The Board considers applications for public vehicle operating licences and holds a hearing to determine if the issue of an operating licence to the applicant will serve public necessity and convenience. In order to determine if the applicant has met this test, the Board relies on its case law, policy statements and the guidelines issued by the Government of Ontario. The Board has continued its recent practice of holding evening hearings to accommodate the public witnesses that generally appear in support of the applications for new or extended operating licences involving the traditional oral test of public necessity and convenience.

Applications under Section 10 deal with the suspension or cancellation of operating licences and applications under Section 11 deal with the unlicensed operations or conduct of public vehicles. These complaint applications are investigated through the hearing process and the appropriate disciplinary action is taken.

The Board operates under a specific set of timelines as defined in its Rules of Practice. The Board is committed to comply with these guidelines and any delays were beyond the control of the Board and the responsibility of the parties. Under the performance measures and targets as set out in its Business Plan, the Board is committed to issue 90% of its decision within 14 days of completion of the hearing date. In the year 2002, the Board met this target.

The total number of applications received by the Board remains constant. However, the number of public hearings has decreased in recent years as applications are sometimes unopposed or are resolved by written hearings. This has been beneficial to the industry in the saving of both time and legal costs.

Since the legislation was changed in 1996 the Ontario motor coach industry has been self-regulating. Accordingly, all licensed carriers that are going to be economically impacted as a result of alleged contraventions by an operator can initiate an action with the Board. Applications of this type were received from a wide cross-section of the industry dealing with alleged contraventions of existing operating authorities as well as allegations of operating without any licence. The legislation has proven to be effective as during 2002 several licences were cancelled and cease operations orders were issued.

Operation by unlicensed carriers between Montreal and Toronto is still causing concern to the industry, the enforcement authorities and the Board. However, by working together

---

with their Quebec counterparts there has been some reduction in the number of illegal operators.

After operating on the same fixed budget for the previous three years, there was a modest increase in the Board's budget this year. However, the Board continued to deliver its service to the public for a net amount significantly below the budgeted figure. The Board operates with part-time staff but is still able to provide prompt and efficient service to the public.

The Board attempts to fully recover the costs related to the public hearing process. However, the costs of some hearings, particularly those relative to illegal operations, are not always recoverable. The Board does pursue all collection and legal avenues in an attempt to collect these delinquent accounts.

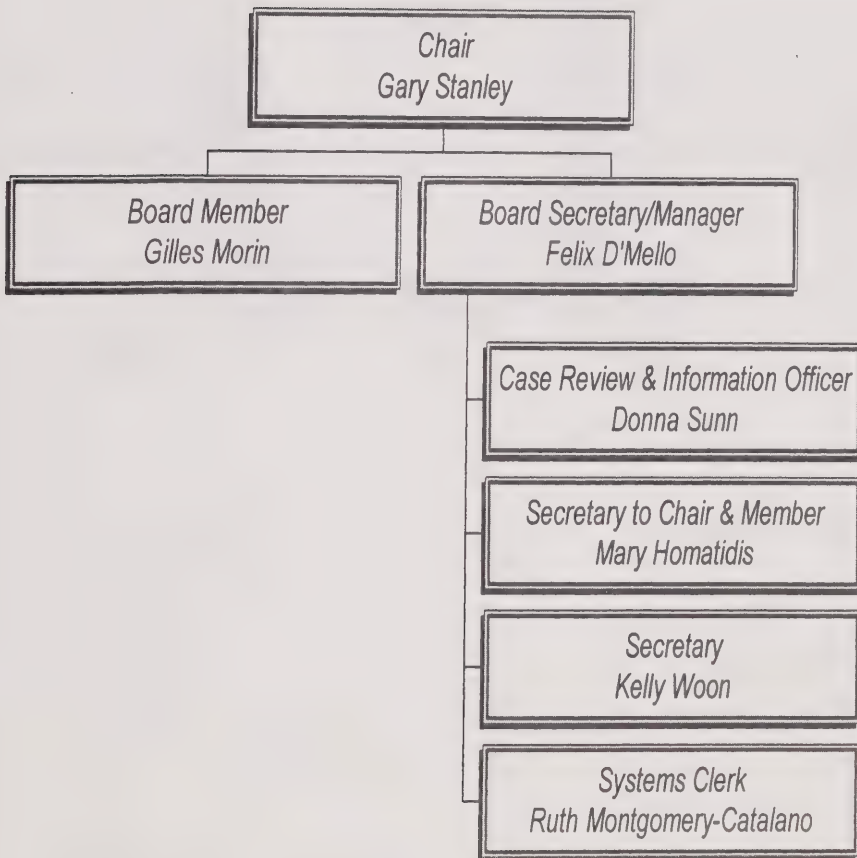
Introduced last year, the Board's web site, [www.ohtb.gov.on.ca](http://www.ohtb.gov.on.ca), continues to be a great asset to users of the system, both industry members and the general public, as all of the Board's policies, legislation and forms are now available online. Through the use of this website, the general public is able to obtain information about service providers to various communities in the Province. The site is regularly updated to include the latest licensing information that arises as a result of successful applications.

To ensure that Ontario motor coach operators operate legally and provide a transportation system that will be of benefit to the public continues to be the number one goal of the Board. To achieve this goal the Board will continue its efforts to work with other departments in the Ministry, the industry and the enforcement authorities.

Gary R. Stanley  
Chair

---

**Organizational Chart**  
**(at December 31, 2002)**





---

## **FINANCIAL INFORMATION - 2002**

### **Revenues/Recoveries**

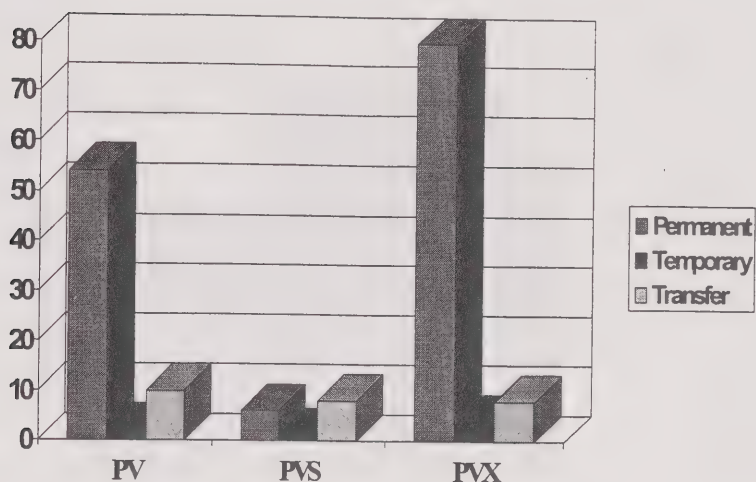
Filing Fees/ Applications	\$ 66,527
Filing Fees/Objections	30,864
Costs Assessed at Hearings	37,250
Special Authorities	11,675
U.S. Exchange	7,317
Other	<u>235</u>
<b>Total</b>	<b>\$ <u>153,868</u></b>

### **Expenses**

Salaries, Wages and Benefits	\$ 395,048
Travel and communications	31,862
Equipment and supplies	<u>36,364</u>
<b>Total</b>	<b>\$ <u>463,274</u></b>

<b>Net Cost</b>	<b>\$ <u>309,406</u></b>
-----------------	--------------------------

## *Applications Received*



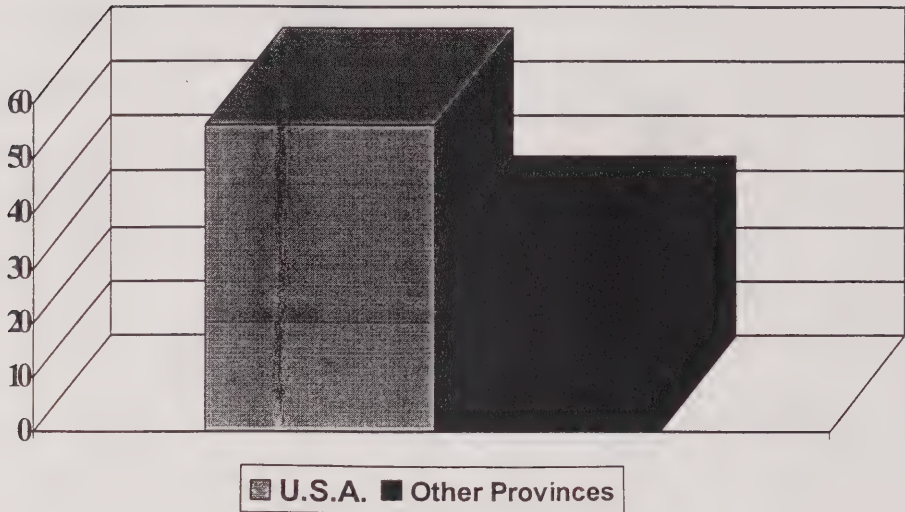
Type/Class	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	54	6	80	140
Temporary	2	1	4	7
Transfer	10	8	8	26
<b>TOTAL</b>	<b>66</b>	<b>15</b>	<b>92</b>	<b>173</b>

Legend:

- PV            Public Vehicle Applications (Intra-Provincial Undertaking)
- PVS        Public Vehicle (School Bus) Applications (Intra-Provincial Bus Undertaking) School Bus ONLY
- PVX        Part I Motor Vehicle Transport Act Applications (Extra-Provincial Bus Undertaking)

---

## *Special Authorities Processed*



### APPLICANTS' HOME BASE

U.S.A.	56
Other Provinces	<u>33</u>
<b>TOTAL</b>	<b>89</b>

## Applications Received by Region



### Outside Ontario

	35
New Brunswick	1
Newfoundland	1
Nova Scotia	1
Quebec	13
U.S.A.	19

### Ontario-Regional Boundaries

#### Central Region

	69
Durham	1
Halton	2
Hamilton-Wentworth	1
Niagara	10
Peel	12
Toronto	34
York	9

#### Northern Region

	25
Algoma	1
Cochrane	2
Haliburton	1
Manitowlin	1
Muskoka	2
Nipissing	8
Parry Sound	3
Sudbury	2
Timiskaming	5

#### Southwestern Region

	24
Brant	3
Essex	8
Grey	1
Middlesex	4
Simcoe	6
Waterloo	2

#### Northwestern Region

	2
Kenora	2

U.S.A. 19

#### Eastern Region

	18
Hastings	2
Leeds & Grenville	2
Ottawa-Carleton	12
Peterborough	1
Renfrew	1



The following are summaries of applications filed by interested persons (i.e. a person who has an economic interest in the outcome of a matter) with respect to Sections 10 and 11 of the *Public Vehicles Act*. These applications are complaints by interested persons, alleging contraventions of the *Public Vehicles Act*, as amended, and Regulations by licensees, non-licensees or by arrangers of bus transportation services using unlicensed carriers. Following written or oral hearings, the Board may impose sanctions i.e. cancel, suspend or impose conditions on licences and/or order that the operation that caused the contravention stop.

1461925 Ontario Ltd. File: 45937-RE(1)  
Toronto, ON

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence  
**Complainant:** Greyhound Canada Transportation Corp.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 400  
To the Complainant \$1,500

1480275 Ontario Inc. File: 45994-RE(1)  
Toronto, ON

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence  
**Complainant:** Floyd Sinton Limited  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 400  
To the Complainant \$ 200

1. Timothy Marshall File: 46065-RE(1)  
2. Erla Hoyte File: 46061-RE(1)  
3. Voyages Veronique Inc. File: 46064-RE(1)  
4. Sunlink Holidays Inc. File: 46063-RE(1)  
5. 3020362 Canada Inc. File: 46062-RE(2)  
All from Montreal, QC

**Complaint:** Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*  
**Complainant:** Trentway-Wagar Inc.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 4,418  
To the Complainant \$ 9,800

1. Harjeet S. Bajwa  
2. 3599345 Canada Inc., o/a Harman Travel  
3. Ranjit Singh Randhawa  
All from Brampton, ON

File: 46071-RE(1)  
File: 46072-RE(1)  
File: 46070

**Complaint:** Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*  
**Complainant:** Trentway-Wagar Inc.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 900  
To the Complainant \$ 2,100

612289 Ontario Inc.  
o/a The Vacation Station  
Sault Ste. Marie, ON

File: 46079-RE(1)

**Complaint:** Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*  
**Complainant:** Tisdale Bus Lines Limited  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 900

684811 Ontario Ltd.  
o/a C. Smith Bus Lines  
Frankford, ON

File: 44354-RE(1)

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence.  
**Complainant:** J. E. Montgomery Transit Ltd.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 650

Autobus La Quebécoise Inc.  
Quebec City, QC

File: 44424-RE(1)

**Complaint:** Operating without an operating licence  
**Complainant:** 1480275 Ontario Inc.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 900

Gary M. Bolton  
o/a Tourific Bus Service  
Bradford, ON

File: 45816-RE(1)

**Complaint:** Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*  
**Complainant:** Canadex Resources Limited  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 1,150  
To the Complainant \$ 500

1. Ali Bozpapagan	<u>File: 46075-RE(1)</u>
2. Mitat Bozpapagan	<u>File: 46076-RE(1)</u>
3. Chartered Mini-Van Service	<u>File: 46073-RE(1)</u>
4. Top Quality Service/Charter Trips	<u>File: 46077-RE(1)</u>
5. 1461925 Ontario Ltd.	<u>File: 46074-RE(1)</u>
All from Toronto, ON	

<b>Complaint:</b>	Operating in contravention of the <i>Public Vehicles Act</i>	
<b>Complainant:</b>	Trentway-Wagar Inc.	
<b>Decision:</b>	Ordered to stop the service immediately	
<b>Costs assessed:</b>	To the Board	\$ 1,500
	To the Complainant	\$13,608

<b>Butterfield Limousine Service Ltd.</b>	<u><b>File: 46008-RE(1)</b></u>
Windsor, ON	

<b>Complaint:</b>	Operating in contravention of the <i>Public Vehicles Act</i>	
<b>Complainant:</b>	9444764 Ontario Ltd., o/a Your Choice Shuttle Service	
<b>Decision:</b>	Ordered to stop the service immediately	
<b>Costs assessed:</b>	To the Board	\$ 300

<b>CBL-JLD Motor Coach Inc.</b>	<u><b>File: 45995-RE(1)</b></u>
Woodbridge, ON	

<b>Complaint:</b>	Operating in contravention of the <i>Public Vehicles Act</i>	
<b>Complainants:</b>	1. Trentway-Wagar Inc.	
	2. Pacific Western Transportation Ltd.	
	3. Tokmakjian Limited	
<b>Decision:</b>	Application dismissed	
<b>Costs assessed:</b>	No costs assessed	

1. Canex Canada Inc.	<u><b>File: 46071-RE(1)</b></u>
o/a Max Express/Canadian Travel Service	
2. Gunaratnam Puvaneswary	<u><b>File: 46072-RE(1)</b></u>
3. Subramaniam Gugasuthan	<u><b>File: 46070-RE(1)</b></u>
All from Scarborough, ON	

<b>Complaint:</b>	Operating in contravention of the <i>Public Vehicles Act</i>	
<b>Complainant:</b>	Trentway-Wagar Inc.	
<b>Decision:</b>	Ordered to stop the service immediately	
<b>Costs assessed:</b>	To the Board	\$ 900
	To the Complainant	\$ 4,100

**Peter A.V. Cullingford**  
o/a Sports Travel  
Scarborough, ON

**File: 45519-RE(1)**

**Complaint:** Operating in contravention of his operating licence  
**Complainant:** Tripmate Travel & Tour Guide Co. Ltd.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 650

**Jeffrey Desmarais**  
o/a J.D. Limo & Sedan  
Leamington, ON

**File: 46007-RE(1)**

**Complaint:** Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*  
**Complainant:** 9444764 Ontario Ltd., o/a Your Choice Shuttle Service  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 300

**Winston Douglas**  
o/a WDCharters  
Brampton, ON

**File: 46015-RE(1)**

**Complaint:** Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*  
**Complainant:** DKM Coach Lines Limited  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 400

**Five Seasons Transit Service Inc.**  
Sudbury, ON

**File: 45790-RE(1)**

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence  
**Complainant:** Hammond Transportation Ltd.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 1,628  
To the Complainant \$ 526

**Alistair Hamilton**  
o/a Greater Hamilton Tours  
Hamilton, ON

**File: 46021-RE(2)**

**Complaint:** Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*  
**Complainants:** 1. Casino Bus Service Inc.  
2. Maxima Tours Inc.  
**Decision:** Licences suspended 30 days. Temporary licences for 6 months there after and to be made permanent only by an application and an audit to confirm that the applicant is complying with the *Public Vehicles Act*.  
**Costs assessed:** To the Board \$ 2,650  
To the Complainants \$ 8,210



Alistair Hamilton  
o/a Greater Hamilton Tours  
Hamilton, ON

File: 45668-RE(2)

**Complaint:** Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*  
**Complainant:** Maxima Tours Inc.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** No costs assessed

Majestic Group Inc.  
o/a Majestic Limousine & Coach Service  
Mount Albert, ON

File: 45969-RE(1)

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence  
**Complainant:** Preference Coachlines Inc.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 950

Anthony P. Middleton  
o/a Middleton Travel & Tours  
Oshawa, ON

File: 46037-RE(1)

**Complaint:** Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*  
**Complainants:** 1. Symcha Transportation Ltd.  
2. DKM Coach Lines Limited  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 1,150

Andrew Kwong C. Ning  
Montreal, QC

File: 46119-RE(1)

**Complaint:** Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*  
**Complainant:** Trentway-Wagar Inc.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** No costs assessed

Jacques Paré  
o/a Auto Taxi  
Montreal, QC

File: 46110-RE(1)

**Complaint:** Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*  
**Complainant:** Trentway-Wagar Inc.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 1,668  
To the Complainant \$ 7,500



**R & S Bus Lines Ltd.**  
**Wawa, ON**

**File: 34225-RE(1)**

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence  
**Complainant:** Laurent Lacroix Bus Lines Inc.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately.  
**Costs assessed:** To the Board \$ 900

**Andrew T. Shepherd**  
**Toronto, ON**

**File: 45986-RE(1)**

**Complaint:** Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*  
**Complainants:** The City of Vaughan  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 1,150

**Clifford Spratt**  
**o/a The Stars Luxury Limousine**  
**North Bay, ON**

**File: 45967-RE(1)**

**Complaint:** Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*  
**Complainant:** R. W. Starling, o/a N.B. Limousine & Charter Service  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 500

**File: 37267-RE(3)**

**o/a Can-Ar Coach Services**  
**Concord, ON**

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence  
**Complainant:** Maxima Tours Inc.  
**Decision:** Ordered to stop the service immediately  
**Costs assessed:** To the Board \$ 1,657  
To the Complainant \$ 5,500

**We Care Transportation Incorporated**  
**Buffalo, New York**  
**U.S.A.**

**File: 45746-RE(1)**

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence  
**Complainant:** Blue Bird Coach Lines Inc.  
**Decision:** Application Dismissed  
**Costs assessed:** To the Board \$ 1,200  
To the Complainant \$ 1,500

---

## **Summaries - Reasons for Decisions**

The following summaries of applications for operating licences and applications for sanctions and reviews that were adjudicated by the Board in the 2002 calendar year represent examples of the type of matters handled by the Board. The Board's complete decisions are available and may be requested from its offices, telephone (416) 326-6732.

### **Public Vehicles Act - P.V.A.**

#### **Motor Vehicle Transport Act - M.V.T.A.**

**Scheduled Service:** A bus transportation service for which an applicant or licensee files a timetable indicating the times of arrivals and departures.

**Chartered Trip:** A bus transportation service exclusively for a group of persons.

<b><u>Respondents:</u></b>	1. Ali Bozpapagan	<b><u>File: 46075-RE(1)</u></b>
	2. Mitat Bozpapagan	<b><u>File: 46076-RE(1)</u></b>
	3. Chartered Mini-Van Service	<b><u>File: 46073-RE(1)</u></b>
	4. Top Quality Service	<b><u>File: 46077-RE(1)</u></b>
	5. 1461925 Ontario Ltd. Toronto, ON	<b><u>File: 46074-RE(1)</u></b>

**Applicant:** Trentway-Wagar Inc.

**Application:** This was an application under Sections 10 and 11 of the *Public Vehicles Act* alleging that the respondents were both providing illegal passenger transportation and/or arranging passenger transportation between Toronto and Montreal in unlicensed vehicles. 1461925 Ontario Ltd. had previously been found to have operated in contravention of the statutes. The five respondents are inter-related.

**Applicant's Case:** The case was based on the report of Trillium Investigations and Consultants Ltd. ("Trillium"). Trillium, through its investigators, demonstrated that:

- the illegal service was advertised in public places;
- the fares collected were per capita and not a group fare;
- there were photographs available of the alleged illegal transportation being provided;
- the passengers travelling were not a common group travelling together but a number of individuals having no relationship with each other;
- the passengers were travelling on a scheduled service and the respondents did not hold the proper licence to provide this service;

- the service provided was dangerous to the travelling public; and
- 1461925 Ontario Ltd. was providing a service in contravention of the terms of its licenses.

**Respondents' Case:**

No evidence was presented by the respondents. They argued that:

- the evidence collected by Trillium violated the Charter of Rights and should therefore be considered illegal and inadmissible;
- the respondents did not violate the terms and conditions of their charter service as the licenses were restrictive and made it impossible to operate. The respondents were unaware of the restrictive licenses and had subsequently made major investments in the business;
- the investigator's allegations of unsafe operations should be disregarded as the investigators were not experts in vehicle maintenance or safety; and
- the respondents were unsophisticated people whose first language was not English and that they were trying to make a success of the business.

**Decision:**

The Board stated that it had to consider if the respondents arranged unlawful transportation and if they were operating in contravention of their operating licence. The Board concluded for a fact that the respondents did arrange and provide a service between Toronto and Montreal and for which they charged the passengers an individual fare. In the Board's opinion, this arrangement and service was unauthorized and therefore in contravention of the *P.V.A./M.V.T.A.* The Board also concluded that the evidence had not been obtained falsely, the respondents' rights had not been infringed and consequently the administration of justice would not be in disrepute as the Charter of Rights had not been violated. The Board questioned the issue of the licences being restrictive as the entire bus industry operates under the same circumstances. The industry is well aware of the Regulations and have no difficulty complying with them. The respondents should have been aware of the rules and to argue otherwise was just not acceptable.

The Board ordered that:

- the respondents cease to arrange the unlawful transportation;
- the respondents cease to provide the illegal transportation services;
- the operating licences of 1461925 Ontario Ltd. be suspended for three months and subsequently be reissued as temporary licences for one year provided that the respondent has paid all costs relative to the Order;
- the licences may be made permanent by application, but only after an audit to ensure that it is in compliance with the laws of the province; and

- substantial costs payable by the respondent to the Board and the applicant were assessed.

**Respondent:**

**CBL-JLD Motor Coach Inc.  
Woodbridge, ON**

**File: 45995-RE(1)**

**Applicants:**

1. Trentway-Wagar Inc.
2. Pacific Western Transportation Ltd.
3. Tokmakjian Limited

**Application:**

This was an application seeking an interpretation of Section 7 of the *Public Vehicles Act*, i.e. specifically if the amalgamations that had occurred required approval from the Board. The applicants alleged that the amalgamations required approval from the Board and the respondent should stop operations until approval had been received as it was operating in contravention of the P.V.A.

**Applicants' Case:**

They alleged that the respondent was operating a public vehicle operation but approval had not been received from the Board for the majority shareholders to run the service. They conceded that in a previous court decision (Koch Transport Ltd.), the shares of an amalgamated company were converted, not issued or transferred and hence this Board lacked jurisdiction when an amalgamation took place. However, they alleged that the legislation was changed in 1996 which now states that:

"No operating licence shall be transferred directly or indirectly without the written approval from the Board."

This change in legislation, they alleged, gave the Board jurisdiction over a transfer however it may occur. The wording "directly or indirectly" gave the Board jurisdiction over a transfer however it may occur and this nullified the Koch decision. In their opinion, that is the objective of the legislation by the use of the word "indirectly". They asked the Board to order that the respondent cease operations until the indirect transfer had been approved, and no subsequent transfer be approved until the initial transfer be dealt with.

**Respondent's Case:**

It alleged that:

- there was a twenty-year-old policy of the Board that the applicants were requesting the Board to ignore and develop a new policy based on their submissions;
- The Koch decision was still binding in law as the shares in an amalgamation are converted into shares of the amalgamated corporation. **This was subsequently confirmed by the Ontario Court of Justice in the Sportscape Television Network Ltd. vs Shaw Communications Inc. decision in March 1999 ("Shaw").** There is no issuance of new shares in an amalgamation and hence the transaction does not require approval under Section 7 of the P.V.A. The



respondent cited similar situations where various changes in ownership had occurred with one of the respondents and no approval had been sought from the Board; and

- the Board had no jurisdiction to deal with the matter and that the applicants should seek their relief in the transfer application that was pending before the Board. The application should therefore be dismissed.

**Decision:**

The Board relied entirely on the opinions of the Koch and Shaw decisions. In the Koch decision, the judge stated that the relevant section of the Act **specified that “issue” or “transfer” of shares** trigger the requirement of the hearing contemplated by it. From this, the Board concluded that the same would apply to Section 7(5) of the current P.V.A., i.e. only a proposed issue or transfer of shares that would result in a change of control of the corporation would require approval from the Board. The judge went on to say that in amalgamation, shares are converted and the legislature knows its own legislation and did not indicate that the legislation applied to amalgamation as the word **converted** was excluded. In the two amalgamations that had occurred, details were outlined as to how the shares were to be **converted**. The Shaw decision stated that the terms **transfer, issuance or conversion** are not interchangeable terms. The Koch decision stated that the conversion of shares in an amalgamation is not a transfer of shares.

**The Board concluded that circumstances involving amalgamation had been considered by the Courts to be outside the jurisdiction of the Board. For this reason the Board ruled that it had no jurisdiction to deal with the matter and the application was dismissed.**

**Applicant:**

**Classic Alliance Motor Coach Inc. (“Classic”) File: 46078B/C Montreal, QC**

**Respondents:**

1. Transport Thom Ltee.
2. Leduc Bus Lines Ltd.
3. 417 Bus Lines Ltd.
4. Trentway-Wagar Inc.
5. P.W. Transportation Ltd.
6. Tokmakjian Limited

**Applications:**

Applied for the transfer of the intra and extra-provincial operating licences of CBL-JLD Motor Coach Inc., a bankrupt company.

**Applicant’s Case:**

The trustees for the estate of CBL-JLD Motor Coach Inc. (“CBL-JLD”) recommended that the Board approve the transfer of the licences to the applicant.

Mr. Sergio Mastronardi, the president of Classic, was satisfied that he had a team and system in place to commence operations. He was the sole shareholder of Classic but there was



an option to sell his shares. He testified that Classic's assumption of any part of CBL-JLD's debt was not part of the agreement with the Trustee but rather a good will gesture. He felt confident about the future of the new company, the team that was in place and the financial projections as indicated in the financial statements.

Ms. Dimitra Glekas, a chartered accountant, presented financial projections for the company and based on her industry experience felt that the projections were reasonable. She felt that the projections were conservative in their approach and Classic would be able to service its debt.

Mr. Steven Cornish testified as to the operational plans of Classic and a background history of the companies that led to the formation of CBL-JLD. Through a series of events while purchasing the initial company, the financing did not materialize because clear title could not be realized due to liens placed on the equipment. A second closing of the purchase was required but additional legal/closing costs wiped out the spare cash in the new company. Similar negative cash flows arising from problems with leased vehicles and legal costs further eroded the company. The company's amalgamation with Maple Rhodes/CBL-JLD to alleviate its debts led to even greater financial/administrative difficulties. Very few payments were made to lease obligations, facility rent and government remittances for payroll related expenses. Relationships deteriorated among the shareholders at this point. Equipment was repossessed, insurance was cancelled and service was discontinued.

### **Respondents' Case:**

The respondents testified that:

- rent owed by CBL-JLD to Greyhound had gone in arrears;
- business had increased because of the CBL-JLD bankruptcy;
- they charged premium prices and welcomed competition;
- they were opposing the applications because of the poor equipment and service that CBL-JLD provided;
- they had not opposed other similar applications because it was too expensive;
- they could not provide a reason why they had not opposed a similar application which would have had a more serious economic impact on their operation;
- additional vehicles had been purchased and services were being provided to the public previously being provided by CBL-JLD;
- the vehicles of CBL-JLD had deteriorated and they were concerned that the older buses would be rented at lower rates and this in turn would destroy the market;
- the licences of CBL-JLD were not being served and consequently the licences should be reviewed by the Board and rewritten to prevent duplication as the respondents had filled the void in their absence;
- the officers of Classic had previously proven their inability to operate a bus company by their naïve business decisions; and

- the financial projections were not reasonable and the operation had a poor track record.

### **Decision:**

The jurisdiction of the Board in matters related to the transfer of operating licences under Section 7 of the P.V.A. is to “determine if the proposed transfer of the licence will prejudice the public necessity and convenience served by the licence”. In addition, do the respondents as “interested parties” have an economic interest in the outcome of the matter?

The Board had difficulty in understanding why the respondents chose to oppose this particular application and not other applications with potentially similar or greater economic impact. In fact, one of the respondents stated that his company enjoyed a 10% increase in revenues every year and welcomed all competition. It was the Board’s opinion that Transport Thom Ltee’s (“Thom”) objection to this application was for the sole purpose of protecting the licences that it had recently acquired. Thom realized that if this application was approved, it would have to compete head on with Classic on some scheduled services.

In the Board’s opinion, the fact that some of the respondents failed to testify at the hearing, lessened the impact of their opposition. Choosing to oppose this application and not others with more significant impact, was not looked at favourably by the Board.

In the Board’s opinion:

- the bankruptcy of CBL-JLD was caused by a variety of factors some currently known, others yet to be proven;
- Messrs. Cornish and Calce were not personally responsible for the bankruptcy of CBL-JLD;
- the market had sustained the operations covered by these licences for approximately thirty years;
- none of the respondents gave any testimony to indicate that CBL-JLD had any effect on the stability of the public vehicle marketplace; and
- Classic would be operating in a different environment from that of its predecessor companies and with every indication of potential success.

**The applications were granted.**

### **Applicant:**

**Erie Coach Lines Company (“Erie”)  
London, ON**

**File: 45770-B/C**

### **Respondents:**

1. Badder Bus Service Ltd.
2. Greyhound Canada Transportation Corp.
3. J.I. Denure Chatham Limited
4. Chatham Coach Lines Inc.

---

**Application:**

An intra-provincial application to transport passengers on chartered trips from the Counties of Lambton, Middlesex, Oxford, Elgin, Haldimond, Norfolk, Brant and Perth and an extra-provincial application to transport passengers from points in the U.S.A. to Ontario.

**Applicant's Case:**

Erie is part of the Coach Canada Group and whereas there are authorities in different company names, these applications were being made to increase the efficiency of Erie's operation, i.e. efficient utilization of equipment, drivers and duplication of administrative functions. The applications were also made to meet the public need. The respondents would be impacted by less than 1% of their gross revenue if the licenses were granted and to some extent appeared to not actively seek to increase their business and improve their utilization of equipment. The applications were supported by five public witnesses, i.e. Let's Go Tours Limited, Educational Travel Services, New Dimensions Travel and Tours Limited, Keating Educational Tours, and Shore-Line Charter and Tours.

Let's Go Tours Limited - Conduct about 100 tours per year and insisted on new coaches and experienced drivers. Uses Erie extensively, is satisfied with the service and wants to continue to use them from the area applied for by expanding its marketing. It has not used the services of the respondents because they were unresponsive or offer an inconsistent service.

Educational Travel Services - It conducts student tours in North America with Ontario being the largest market. Erie has provided them a service and has met all the standards and provided well-trained drivers. It believes that Erie will fit in with their expansion plans giving it a credible advantage. It would continue to use other carriers as well though some of them have been unresponsive and have indicated lack of equipment.

New Dimension Travel and Tours Limited - It conducts approximately 600-700 trips per year, originating in Ontario and destined to other parts of Ontario/Quebec and the United States of America. It insists on relatively new equipment and trained drivers. It uses Erie and Trentway-Wagar Inc. for its needs and wants to use them to a greater extent if the applications were granted. It has used some of the respondents but they either lacked equipment, especially the newer type, or were unwilling to negotiate on prices within its budget structure. It did not consider Greyhound to be a viable option in the charter business.

Keating Educational Tours - It arranges student tours in all of the areas applied for and other parts of Ontario as well. It looks for newer vehicles and experienced trained drivers as schools tend to request for the same drivers every year. It also required flexibility with regards to the size of equipment because of changes to sizes of groups involved. It uses Erie for its needs and likes its professionalism and would like to use it in the area applied for. It



is satisfied with the services of some of the respondents though it has not used Greyhound.

Shorelines Charter and Tours - It operates tours for seniors and students. It has used Erie for its needs with regards to the type of equipment and drivers and would like to use them in the area applied for. The respondents were lacking in equipment to meet their needs, did not return telephone calls, and did not have well trained drivers. Greyhound was not considered an option in the charter business.

#### **Respondents' Case:**

Badder Bus Service ("Badder") - Operated in Lambton and Kent Counties since 1978. It has operated at a low equipment utilization for the last few years in spite of its local marketing due to decline in population. Badder could meet the needs of customers most of the time and there was no need to licence another carrier as this would lead to a negative impact on Badder. It provided no financial figures to show the actual impact on its operation.

Chatham Coach Lines ("Chatham") - Chatham operates in most of the area applied for in coaches and mini-coaches. It also has a sales staff and its revenue is derived from repeat business. The introduction of Erie would hurt it economically though it could not provide the actual loss in terms of dollars and cents.

Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound") - It holds licences in all the areas applied for and the granting of a licence to Erie would deplete its current base. It is primarily a line-run operator and charter business was a small part of its operation. It could not explain why it had not opposed other similar applications nor did it provide any evidence of material adverse impact if the applications were granted.

#### **Decision:**

**The extra-provincial charter application originating in the U.S.A. was granted as these types of applications are routinely granted by the Board and are of no economic detriment to other licensed carriers in Ontario.**

With respect to the intra-provincial application, the Board summarized as follows:

- it was difficult for tour organizers to meet their needs during certain times of the year;
- the tour organizers were very satisfied with Erie's services, its vehicles and well trained drivers and preferred to carry on using Erie's services in the area applied for;
- the tour organizers generally were dissatisfied with the respondents' services, i.e. its vehicles, its drivers and a general lack of interest and response;
- the anticipated operational efficiencies of Erie and its affiliates would benefit the public;
- no evidence of financial impact was provided by the respondents should the licence be granted;



- the respondents lacked vehicles at certain times of the year; and
- in some instances, the respondents would continue to enjoy the business from the public witnesses that testified.

**The Board concluded that the public witnesses demonstrated that there was a public need and convenience in the area applied for which would not economically impact the respondents.**

**The applications were granted.**

**Applicant:** **Farr's Coach Lines Limited ("Farr's")** **File: 23164 A11/A12**  
**Dunnville, ON**

**Respondents:**

1. Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")
2. Franklin Coach Lines Ltd. Franklin withdrew its objection prior to the hearing.

**Application:** Intra and extra-provincial applications to transport passengers on chartered trips for 304827 Ontario Limited o/a Cardinal Tours ("Cardinal") (an affiliated company) from the Counties of Northumberland, Hastings, Haliburton and the City of Kawartha Lakes.

**Applicant's Case:** Farr's has been in business since 1957. It initiated Cardinal in 1966 and these applications had been made to enable Cardinal to organize tours in the area applied for and in doing so would use Farr's to provide the transportation. Cardinal felt that Farr's would provide stability in terms of prices and availability of equipment, something not available from the respondents judging from previous experiences. Cardinal intended to develop new business from contact with previous customers and expected to capture 50% of the tour business in the area applied for.

Farr's asserted that the applications were limited to the one customer and not for a broad open authority. This in turn would provide Cardinal with consistent rates and equipment. Farr's was a small carrier and it was not a threat to the other carriers.

**Respondents' Case:** Trentway provided the Board with its licences and list of equipment. It stated that Cardinal, until recently, had not requested any rate quotes. Its equipment usage was low and it was concerned with the economic impact on its operations if Cardinal was to capture 50% of the tour market in the area applied for. It could meet Cardinal's needs and there was no evidence that these needs were not being met currently. It suggested that if licences were granted, they should be restricted to deny Farr's the opportunity to run any and all tours through Cardinal.

**Decision:**

The Board took into consideration that Farr's and Cardinal were a "family business". It felt that as Cardinal developed the business, it may impact Trentway but the impact would only be minimal.

The Board concluded that the applicant had met the test of proving that there was a public need and convenience for the service and the applications were granted, but with restrictions to ensure that the service would be limited only to those tours initiated, organized and advertised by Cardinal.

**Respondent:**

Alistair Hamilton ("Hamilton")  
Hamilton, ON

File: 46021/A

**Applicants:**

1. Casino Bus Service Inc.
2. Maxima Tours Inc.

**Application:**

An application under Sections 10 and 11 of the P.V.A. alleging that Hamilton was operating in contravention of the P.V.A. and terms of his operating licences.

**Applicants' Case:**

The Board investigator testified that Hamilton stated that no services were provided from unlicensed areas as alleged by the applicants. Hamilton ensured that at all times 75% of the pick-up of passengers was from its licensed areas and 25% from its unlicensed areas as allowed by the Regulations. The investigator had concerns with respect to Hamilton's record keeping which was in contravention of the P.V.A. and the Highway Traffic Act (H.T.A.).

Further evidence alleged that:

- Hamilton had consistently been picking up passengers from unlicensed areas;
- Hamilton had deliberately misled the investigator; and
- Hamilton was continuously operating in contravention of the P.V.A. and its operating licences.

**Respondent's Case:**

Hamilton conceded that he had misled the investigator and that it had operated in contravention of the P.V.A. and H.T.A. Hamilton's evidence that it was only providing a service for Can-Ar, a licensed carrier, was inconsistent with the fact that it was Hamilton that ran the whole operation and Can-Ar did not manage his operation as required by the P.V.A.

**Decision:**

Based on the evidence and Hamilton's admission, the Board concluded that Hamilton had indeed been extensively operating in contravention of its operating licences. Hamilton had been devious in its dealings with the investigator and the Board and in doing so, it had delayed the proceedings deliberately and unnecessarily. Hamilton did not maintain the proper documentation as required by the Regulations nor did it have its Commercial Vehicle Operators Registration in the proper name. The arrangement that Hamilton

had with Can-Ar raised doubts as to its legality due to a total lack of paper work and the fact that control of the arrangement appeared to be with Hamilton rather than Can-Ar, as required. It was the Board's opinion that Hamilton had flagrantly failed to comply with the terms of his licences and the Regulations and considered these actions to be serious and without justification and Hamilton should therefore be held accountable.

The intra and extra-provincial operating licences were suspended for thirty (30) days. The licences would then be issued as temporary licences for six (6) months. The licences could then be made permanent only by application to the Board, accompanied by an audit to ensure that Hamilton has operated in compliance with the laws and regulations of the Province.

**Respondents:**

- |  |                          |
|--|--------------------------|
| 1. Timothy Marshall                    | <u>File: 46065-RE(1)</u> |
| 2. Erla Hoyte                          | <u>File: 46061-RE(1)</u> |
| 3. Voyages Veronique Inc.              | <u>File: 46064-RE(1)</u> |
| 4. Sunlink Holidays Inc.               | <u>File: 46063-RE(1)</u> |
| 5. 3020362 Canada Inc.<br>Montreal, QC | <u>File: 46062-RE(1)</u> |

**Applicant:**

Treantway-Wagar Inc. ("Trentway")

**Decision:**

This was an application by Trentway under Sections 10 and 11 of the P.V.A. Trentway alleged that the respondents were not only operating a passenger transportation service but they were also arranging and offering to arrange a public vehicle service between Toronto and Montreal and intermediate points.

At the commencement of the hearing, the respondents conceded that:

- (i) "Sunlink Holidays Inc. will admit to having sold a number of tickets from the period of May 31, 2001 until present for public vehicle service between Montreal and Toronto. At all times, Sunlink Holidays Inc. was unaware that its activities contravened the transport legislation of the Provinces of Quebec and Ontario;
- (ii) Sunlink Holidays Inc. and the other entities listed in the complaint have ceased carrying on said activities since receipt of the complaint and agree to cease said activities in the future without the proper government permits;
- (iii) Sunlink Holidays Inc. et al agree to pay the court costs incurred to date as itemized in the Decision dated May 14, 2002, together with additional costs to be agreed upon by the parties (\$9,800.00) by way of nine (9) equal monthly payments starting July 1, 2002; and
- (iv) Sunlink Holidays Inc. will undertake to comply with the Quebec and Ontario transport legislation that affects its respective operations, specifically they will not sell



individual tickets for transportation of people between Montreal and Toronto without the proper governmental permits.”

**The Board ordered that the respondents cease the unlawful operations immediately and substantial costs were assessed against the respondents payable to both the Board and the Applicant.**

**Applicant:** **Majestic Group Inc. (“Majestic”) File: 45969 B/C**  
**o/a “Majestic Limousine & Coach Service”**  
**Mount Albert, ON**

**Respondent:** **Greyhound Canada Transportation Corp. (“Greyhound”)**

**Applications:** These were intra and extra-provincial applications for chartered trips from points in the Regional Municipality of Niagara.

**Applicant’s Case:** Majestic has been in the passenger transportation business since 1989. The applications were made as a result of Majestic being found to have been operating in contravention of the P.V.A. Public evidence primarily focused on a need to pick-up passengers at the Queenston dock subsequent to travelling across Lake Ontario by hydrofoil. From the Queenston docks, the passengers would be destined to various tourist attractions in the Niagara Region and also to points in the U.S.A. Public evidence also required a service from St. Catharines.

**Respondent’s Case:** Greyhound stated that it had been serving the Niagara Region for decades, both as a scheduled service operator and charter services. Greyhound suggested that there were thirteen licensed carriers in the Niagara Region and the introduction of another carrier would be detrimental to the existing carriers.

**Decision:** The Board noted that the public support for the applications were primarily only from St. Catharines and Queenston which is part of the Town of Niagara-on-the-Lake. It also noted that Greyhound failed to provide factual evidence of the economic impact on its operations should the applications be granted.

**The Board concluded that the applicant had proven a public need and convenience and the applications were granted but were limited to serve the City of St. Catharines and the Town of Niagara-on-the-Lake only.**

**Respondent:** **Jacques Paré (“Paré”) File: 46110-RE(1)**  
**Montreal, QC**

**Applicant:** **Trentway-Wagar Inc. (“Trentway”)**



### **Applicant's Case:**

This was an application by Trentway under Section 2 of the P.V.A. alleging that Paré was arranging passenger transportation by using unlicensed carriers. Investigators and Trentway alleged that:

- Paré operated a website, i.e. autotaxi.com to facilitate ridership between Toronto and Montreal;
- The investigators through the website used and paid for the services of an unlicensed carrier;
- The website also listed a number of unlicensed carriers offering to provide passenger transportation;
- There was no check of the unlicensed carriers with respect to valid drivers' licences, adequate insurance coverage, a road-worthy vehicle, prison record, etc.;
- Mr. Ning, one of the drivers, testified that he regularly travelled between Toronto and Montreal transporting passengers for compensation and that he pre-registered and arranged to run this operation on the autotaxi.com website;
- Paré, through its website, markets a transportation service and provides an opportunity for people to get together and if it were not for Paré none of the illegal transportation would have been provided. The website was not similar to the bulletin boards in the universities but in fact was far more sophisticated;
- Paré, they alleged, is completely indifferent to the consequences of the website's matching of the passengers and the drivers; and
- The current legislation stated that an arranger does not have to receive compensation for the transaction to be legal – the arranger only has to facilitate the transportation in public vehicles. Therefore, Paré's allegation that he received no compensation had no validity in law.

### **Respondent's Case:**

Paré alleged that:

- his arrangements on the website were no different than an "electronic" bulletin board that is found in every university where students advertise for rides to other cities;
- Paré stated that he did set up the software but it runs itself and his role is a passive one. He only helps individuals but gets nothing in return. He was trying to remedy a problem with public transportation;
- Paré's objective was to earn a living from large companies who would advertise on his website;
- Paré never inquired about valid driver's licences or insurance coverage; and
- Paré stated that he does not arrange transportation due to his passive role.

### **Decision**

The Board considered three issues prior to making its decision, i.e. licence requirement; public vehicle and arranging transportation

Public Vehicle/Licence Requirements - The P.V.A. requires anyone operating a public vehicle can only do so with an operating

licence issued by this Board. Based on the evidence, the Board concluded that these persons were providing a public vehicle service, i.e. they charged per capita fares and travelled beyond municipal boundaries. They needed an operating licence from this Board to provide this service.

Arranging Transportation - The P.V.A. prohibits anyone from arranging transportation of passengers with unlicensed carriers. Mr. Paré developed the software and set up the website. The website in turn matches drivers and passengers. He advertises his business to students and ultimately hopes to gain financially from this venture. The Board concluded that Paré's role in the whole operation was far from passive and was in fact violating the laws of Ontario by arranging illegal transportation.

The Board concluded that it was unconscionable on Mr. Paré's part to not care about licensing requirements, uninsured and unsafe drivers and vehicles. The Board had serious concerns that the public interest was protected at all times and felt no sense of security in the arrangements through Mr. Paré's website. The vehicles were not insured for commercial passenger transportation nor were the car rental companies aware of the proposed use of the rented vehicle.

**The Board ordered Paré to cease arranging transportation services of passengers by another person into, out of, through or within the Province of Ontario unless that other person is the holder of an operating licence issued by the Board. The decision was sent to all drivers and passengers registered on the website. Costs were also assessed against Paré payable to the Board and the applicant.**

<b><u>Applicant:</u></b>	<b>Parkhurst Motors Inc. ("Parkhurst") Belleville, ON</b>	<b><u>File: 45618 B/C</u></b>
<b>Respondent:</b>	<b>Manuel Pereira o/a "Ontario Coachway" ("Coachway")</b>	
<b>Applications:</b>	Intra and extra-provincial chartered trip applications to retain the same geography in its licences but to remove restrictions in the licences that prohibit the use of school buses and Class "D" public vehicles having a seating capacity in excess of 28 passengers.	
<b>Applicant's Case:</b>	The eight public witnesses represented colleges, travel agents, an opera guild, a church, golf trip organizers, Tall Ships organizers and a recreation association for special athletics.	

In summary they testified that:

- they organized numerous charters to points in Ontario and U.S.A.;

- the charters originated generally in the licenced area of the applicant;
- Parkhurst mainly provided the service to the witnesses in its smaller vehicles and other carriers were used for larger groups in larger vehicles;
- the witnesses would prefer to use Parkhurst for trips requiring larger vehicles because of its excellent service;
- Coachway had not solicited the business from the public witnesses; and
- the public was dissatisfied with the service of Coachway when it was utilized.

Parkhurst, in its testimony, stated that it commenced business in 1984. It originally operated in limousines providing an airport service but discontinued this service when Coachway came on the scene. It was satisfied with its school bus operation but felt the need to expand into the chartered bus business which was currently being offered to other licensed carriers rather than doing it themselves. Parkhurst contended that if the licences were granted it would have no economic impact on Coachway, as it would move its operation to a larger facility and hire more drivers. Other licensed carriers saw fit not to oppose the applications because of the minimum impact on their operations.

#### **Respondent's Case:**

Coachway contended that the population in the area applied for had been static for many years and there was no need for an additional licensed carrier at this time. Coachway emphasized that the business did not exist as they had failed, in spite of its marketing, to expand its own business. It currently offered the service applied for and granting the licences would economically impact its operations, further growth and its investments.

#### **Decision:**

The Board had to decide:

- (a) to remove the restrictions on the seating capacity of the vehicles on the licences;
- (b) permit the use of school buses.

Coachway operated no school buses so the prohibition on the use of school buses was lifted. With respect to the removal of the seating capacity restrictions, the Board had to determine from the evidence if by doing so it would serve the public both in need and convenience and it would have no economic impact on Coachway's operations. Public evidence expressed a need for buses seating more than 26 passengers. Currently they use other carriers but they preferred to use Parkhurst for all their needs because it would be one supplier only providing an excellent service. As other large established carriers had not opposed the applications, the Board concluded that Coachway would not be economically impacted if the applications were granted. In any event, Coachway owned no large public vehicles to actually compete with Parkhurst if the applications were granted.



**The Board concluded that the issuance of the licences will serve the public need and convenience and the applications were granted.**

**Applicant:** R & S Bus Lines Ltd. ("R & S") **File: 46089 E/F**  
Wawa, ON

**Respondents:**

1. Laurent Lacroix Bus Lines Inc. ("Laurent")
2. Lloyd's of Wawa Ltd. ("Lloyd's")
3. Lacroix Bus Services Inc. ("Lacroix")
4. Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")

**Application:** Intra and extra-provincial chartered trip applications from the Townships of White River, Hornepayne, Dubreuilville and Michipicoten, in the District of Algoma and the Township of Chapleau in the District of Sudbury.

**Applicant's Case:** R & S had been in business since 1989 and obtained its operating licences in 1993, operating school buses and coaches. It currently operates about two hundred and twenty chartered trips annually and the applications were being made as it has the staff and equipment to expand its operations. Because of the declining population in Northern Ontario, it was getting more difficult to fill a chartered bus in one municipality and R & S therefore endorsed the concept of "shared transportation" whereby groups from different origins and headed to the same destination shared a bus for both economical and logistical reasons. Thirteen public witnesses testified in support of the applications representing schools, sports teams, senior citizen groups, Boy Scouts, Girl Guides and community groups. Most witnesses were unaware of Greyhound providing chartered trips and assumed that it was only a scheduled service operator which in turn was inconvenient for them to use due to its scheduled times in the area. They were not aware of Lloyd's being a chartered operator and assumed that it was primarily a school bus operator. Laurent also had a very insignificant presence in the areas where the witnesses lived.

The witnesses were satisfied with R & S's services. They operated on tight budgets and therefore the concept of sharing a bus with another group was the only viable option open to them. They all felt that it would be easier to put together full busloads if they could share a bus with other groups in other municipalities. This in turn would stretch their budgets and also enable them to undertake more chartered trips.

**Respondents' Case:** Laurent and Lloyd's have been in the chartered business since 2001 and were taking delivery of a luxury bus to serve chartered trips. They were ready, willing and able to service the area applied for as they were barely able to survive, especially with the declining population. 75% of their operation was school bus business and 25% chartered business. Their main chartered business was from Chapleau and they did no shared bus charter trips. Granting this



application would mean the loss of future business, mainly in the Chapleau area.

Lacroix's opposition was limited to any licence being granted from Hornepayne. Hornepayne's population was in decline and the introduction of a new carrier was not necessary.

Greyhound's opposition was limited to opposing any authority from White River as it was not a huge market and Greyhound provided all services as required. Granting the licences would economically impact its operations.

### **Decision**

Based on the public evidence, the Board concluded that there was a need for a special type of licence for the smaller centres of Northern Ontario. It was quite apparent that no one community in the townships would be able to provide enough passengers to totally fill a bus. Consequently, the Board concluded that the shared transportation concept was the solution to chartering a bus and granting licences with more pick-up points would make the shared service a reality.

Should the licences be granted, there would be no economic impact on Lacroix who did very little charter services. Similarly, Greyhound was not a recognized charter operator in the area. Its scheduled services would not be economically impacted if the licences were granted.

Lacroix and Lloyd's did not provide any financial data to illustrate the financial impact on their operations should the licences be granted. Lacroix primarily was protecting Chapleau but did not provide any shared services. The Board concluded that Lacroix would continue to enjoy the full bus service if the licences were granted.

**R & S proved that the granting of the licences would serve a public need and convenience and the applications were granted, but with a provision that no chartered trips be undertaken where all of the passengers are picked up in one municipality.**

### **Applicant:**

**Steven Luc Turcotte  
o/a "Road Tours"  
Prescott, ON**

**File: 46039/A**

### **Respondents:**

- 1. R. A. Howard Bus Service Ltd.**
- 2. Healey Transportation Limited**
- 3. Delaney Bus Lines Limited**
- 4. Dundas Bus Services Ltd.**
- 5. Seeley's Bus Lines Limited**
- 6. Clark's Bus & Marina Ltd.**
- 7. McCoy Travel Limited**

---

**Applications:**

Intra and extra-provincial chartered trips from points in the United Counties of Leeds and Grenville, Stormont, Dundas and Glengarry and the City of Kingston and restricted to Class "D" vehicles.

Prior to the commencement of the hearing, the applications were amended limiting the geography and the number of vehicles to three class "D" vehicles. As a result of the amendments, all of the respondents withdrew their objections save and except for R. A. Howard Bus Service Ltd.

**Applicant's Case:**

It was the intention of Road Tours to operate as a tour company organizing bus tours and subsequently also providing the bus service for the organized tours. Ten public witnesses testified in support of the applications. They represented small businesses, a retirement residence, a fraternal order, etc. They all expressed a need for small fully equipped vehicles for day/overnight trips. They wanted the comfort of air-conditioned vehicles with reclining seats. They did not complain about the existing service but they were price-sensitive on the final choice of the carrier to be used. Some of them currently used car-pools but they wanted a safe, reliable option rather than driving their own vehicles. Road Tours explained its vision and reviewed its financial projections for the first year of operation. It planned to initially organize day tours/trips, a service not being offered by the currently licensed carriers.

**Respondents' Case:**

R. A. Howard Bus Services Ltd. ("Howard") has been in business for forty-five years and has 160 employees and 120 public vehicles. Howard has equipment available and could provide every type of service required from the public witnesses both from Kingston and Brockville. There have been many plant closures in Brockville and, in addition, the population has been steadily declining over the past five years. Howard does not have the same type of vehicle as Road Tours and did not provide any financial data to substantiate any loss of revenue should the applications be granted. It could also not enlighten the Board as to why all the other objectors had withdrawn from the proceedings when the applications had been reduced in scope. Howard contended that Road Tours had failed to meet the statutory test of public need and convenience. Road Tours had failed to prove he was fit and financially capable to be licensed and granting the applications might lead to destructive competition because the pricing would be based on unrealistic expectations.

**Decision:**

As Howard held no authority from Prescott, that part of the application was granted. The public evidence was not overwhelming but in the Board's opinion it was sufficient to support Road Tours' endeavours. The Board was also impressed with Road Tours' passion and long-term goals.

Howard did have economic concerns in the matter but failed to provide any tangible evidence of the economic impact should the licences be granted. Why would granting the licences only impact Howard and not the other respondents who saw fit to withdraw

from the proceedings? The Board also noted that Howard did not have the vehicles required by the public and it had failed to market this particular type of equipment to the public.

**The applications were granted but limited to 3 Class “D” public vehicles with a maximum seating capacity of 15 passengers.**

**Respondent:** **We Care Transportation, Incorporated** **File: 45746-RE(1)**  
**(“We Care”)**  
**Buffalo, New York**

**Applicant:** Blue Bird Coach Lines Inc. (“Blue Bird”)

**Applicant’s Case:** Blue Bird alleged that We Care was operating in contravention of its operating licence. The licence authorized a chartered service but, in fact, We Care was providing a scheduled service. We Care was contravening the definition of the term “chartered trip” as defined in the Regulations under the *Public Vehicles Act*. Blue Bird contended that:

- the vouchers for both food and slot machine coins were given to the passengers by the Fort Erie Slots and not by We Care as required by the Regulations;
- the service was not for the exclusive use of the Ontario Lottery Corporation (“O.L.C.”) even though O.L.C. subsidized the operation. Consequently, this would contravene the Regulation;
- the passengers did not constitute a group as defined but were instead a collection of individual passengers;
- the trip was a scheduled service and not a chartered trip because a timetable was provided and included in the advertisements for the trips; and
- the fare or charge must include either accommodation, meal or tickets of admission and that We Care did not provide the meal but O.L.C. did.

**Respondent’s Case:** We Care has been in business for eighteen years, having obtained its Ontario licence in 1999. The Fort Erie Slots contacted We Care in 1999 to bring passengers from Buffalo and Rochester to the Slots. The passengers were given both coin and meal vouchers as part of the trip. The vouchers were donated by the O.L.C. The passengers were a common group as they all had a common interest and headed to the same destination. We Care contended for all purposes it was not operating in contravention of its licence or the Regulation.

**Decision:** The Board considered the definition of “chartered trip” and “scheduled service” in order to make its decision.

**Chartered Trip** - means a trip not being a scheduled service or a special trip, for which a public vehicle is hired exclusively by a

---

group of persons and for which the licensee of the public vehicle is (a) paid one fare or charges only for the chartering of the bus, or (b) is paid a fare by each passenger, which fare includes a charge for accommodation, meals or tickets of admission.

**Scheduled Service** - means a service for which licensee files a timetable with the Ministry under Section 6.

The Board concluded that all the passengers travelled to one common destination - the Fort Erie Slots. The vehicle was dedicated exclusively for these passengers for the duration of the trip. The journey was therefore a trip as defined. As the passengers were all headed to one final destination, they were an exclusive group as defined in the Regulation. As the passengers all had one interest in mind, they therefore collectively formed a group as defined.

As the fare charged for the trip included a meal voucher, it met the criteria of a chartered trip, even though the voucher was being provided by a third party. In the Board's opinion, the passenger's travelling were an exclusive group travelling on a chartered trip with each passenger paying a fare that included a meal. The journey was not a scheduled service as defined but was instead a chartered trip.

**The Board concluded that We Care did not contravene the *Public Vehicles Act/The Motor Vehicle Transport Act*, the Regulations or its operating licence.**





We Care est en affaires depuis 18 ans ayant obtenu son permis de l'Ontario en 1999. Le Fort Erie Slots a contacté We Care en 1999 afin qu'elle amène à son établissement des passagers de Buffalo et de Rochester. Inclus dans le voyage, les passagers ont reçu des coupons pour de la nourriture et des jetons. Les coupons ont été donnés par l'O.L.C. Les passagers étaient un groupe du fait qu'ils avaient un intérêt commun et avaient la même destination. We Care a soutenu qu'à toutes fins pratiques elle n'opérait pas en contravention de son permis ou de la réglementation.

# Décision:

La Commission a considéré les définitions de "voyage notisé" et de "service sur horaire" avant de prendre sa décision.

**Voyage notisé** - signifie un voyage qui n'est pas un service sur horaire ou un voyage spécial pour lequel un véhicule de transport en commun est utilisé exclusivement par un groupe de personnes et pour lequel l'exploitant du véhicule reçoit: (a) un seul tarif pour le notissement de l'autobus ou (b) un tarif pour chaque passager qui inclut des frais pour le logement, les repas ou des billets d'admission.

**Service sur horaire** - signifie un service pour lequel le détenteur de permis dépose un horaire auprès du Ministère en vertu de l'article 6.

La Commission a conclu que tous les passagers avaient une destination commune - les Fort Erie Slots. Le véhicule était pour l'usage exclusif de ces passagers pour la durée du voyage. Le trajet était conséquemment un voyage tel que défini. Comme les passagers voyageaient en direction d'une destination finale, ils constituaient un groupe exclusif tel que défini par la réglementation. Comme les passagers avaient un seul intérêt à l'esprit, ils formaient collectivement un groupe tel que défini.

Comme le tarif chargé pour le voyage incluait un coupon pour un repas, le critère du voyage notisé a été rencontré même si le coupon était fourni par une tierce partie. La Commission était d'opinion que les passagers voyageant ensemble formaient un groupe exclusif voyageant en voyage notisé chaque passager payant un prix qui incluait un repas. Le voyage n'était pas un service sur horaire tel que défini mais plutôt un voyage notisé.

La Commission a conclu que We Care n'a pas contrevenu à la Loi sur les véhicules de transport en commun/Loi sur les transports routiers, la réglementation ou son permis.

**Décision:**

Vu qu'Howard ne détenait pas de permis à partir de Prescott, cette partie des demandes a été accordée. La preuve du public n'était pas accablante mais selon l'opinion de la Commission il y avait suffisamment de support pour l'entreprise de Road Tours. La Commission était aussi impressionnée par la passion et les buts à long terme de Road Tours.

Howard avait des préoccupations économiques dans le dossier mais a fait défaut de fournir des preuves tangibles de l'impact économique si les permis étaient accordés. Pourquoi y aurait-il un impact économique sur Howard et non sur les autres opposantes qui ont eu bon de retirer leurs oppositions? La Commission a aussi noté qu'Howard n'a pas les véhicules requis par le public et qu'elle a fait défaut de commercialiser ce type particulier d'équipement après du public.

**Les demandes ont été accordées mais limitées à 3 véhicules de catégorie "D" ayant une capacité maximale assise de 15 passagers.**

**Défenderesse:**

**We Care Transportation, Incorporated**  
**("We Care")**  
**Buffalo, New York**  
**Dossier: 45746-RE(1)**

**Requérante:**

**Blue Bird Coach Lines Inc. ("Blue Bird")**

**Preuve de la Requérante:**

Blue Bird a allégué que We Care opérait en contravention de son permis. Le permis permettait un service notisé mais en fait We Care donnait un service sur horaire. We Care a contrevenu à la définition de "voyage notisé" tel que défini dans la réglementation adoptée en vertu de la Loi sur les véhicules de transport en commun. Blue Bird a soutenu que:

- les coupons pour la nourriture et les machines à sous étaient donnés aux passagers par le Fort Erie Slots et pas par We Care comme le requiert la réglementation;
- le service n'était pas pour l'usage exclusif de l'Ontario Lottery Corporation ("O.L.C.") même si O.L.C. subventionnait l'opération. Conséquemment cela contrevenait à la réglementation;
- les passagers ne constituaient pas un groupe tel que défini mais plutôt une collection de passagers individuels;
- le voyage était un service sur horaire et non pas un voyage notisé parce qu'un horaire était fourni et inclus dans la publicité pour les voyages; et
- le tarif doit inclure soit le logement, un repas ou des billets d'admission et que le repas n'a pas été fourni par We Care mais par O.L.C.

**Opposantes:**

1. R. A. Howard Bus Service Ltd.
2. Healey Transportation Limited
3. Delaney Bus Lines Limited
4. Dundas Bus Services Ltd.
5. Seeley's Bus Lines Limited
6. Clark's Bus & Marina Ltd.
7. McCoy Travel Limited

**Demandes:**

Il s'agissait de demandes de permis de transport nolisé intra et extra-provincial à partir de points situés dans les comtés unis de Leeds et Grenville, de Stormont, Dundas et Glengarry et de la ville de Kingston et limitées à l'utilisation de véhicules de catégorie "D".

Avant le début de l'audience, les demandes ont été modifiées limitant la géographie et le nombre de véhicules à trois véhicules de catégorie "D". Suite aux modifications, toutes les opposantes ont retiré leurs oppositions à l'exception de R.A. Howard Bus Service Ltd.

**Preuve du Demandeur:**

Road Tours avait l'intention d'opérer comme organisateur de tours et subéquemment de fournir le service d'autobus pour ces tours. Dix témoins du public ont témoigné au support des demandes. Ils représentaient des petits commerces, une résidence pour personnes retraitées, un ordre fraternel, etc. Ils ont tous exprimé le besoin d'équipement plus petit et bien équipé pour des voyages d'un ou plusieurs jours. Ils voulaient le confort de véhicules avec air climatisé et des sièges s'inclinant. Ils ne se sont pas plaints du service existant mais le prix était important pour eux dans le choix final du transporteur à être utilisé. Présentement, certains d'entre eux utilisent le covoiturage mais ils voulaient une option sécuritaire et digne de confiance plutôt que de conduire leurs propres véhicules. Road Tours a expliqué sa vision et a présenté ses projections financières pour la première année d'exploitation. Initialement, il entendait organiser des tours/voyages d'une journée, un service qui n'est pas présentement offert par les transporteurs actuels.

**Preuve de l'Opposante:**

R. A. Howard Bus Services Ltd. ("Howard") est en affaires depuis quarante ans et a 160 employés et 120 autobus. Howard a l'équipement disponible et pourrait donner tous les types de services requis par les témoins du public à partir de Kingston et Brockville. Il y a eu des fermetures d'usines à Brockville et en plus la population est en déclin depuis cinq ans. Howard n'a pas le même type d'équipement que Road Tours et n'a pas fourni l'information financière pour supporter des pertes de revenus si les permis étaient accordés. Howard ne pouvait éclairer la Commission quant aux raisons pourquoi les autres opposantes ont retiré leurs oppositions quand l'étendue des demandes a été réduite. Howard a soutenu que Road Tours a fait défaut de prouver le test de besoin et de commodité publics. Road Tours a fait défaut de prouver qu'il est apte et capable financièrement de détenir un permis et que d'accorder les permis pourrait mener à une compétition destructrice du fait que les prix pourraient être basés sur des attentes irréalistes.



Laurent et Lloyd's exploitent leur entreprise respective depuis 2001 et devaient prendre livraison d'un autobus de luxe afin d'offrir des voyages nolisés. Ils étaient prêts et capables de donner le service dans le territoire qui faisait l'objet des demandes du fait qu'ils avaient de la difficulté à survivre, surtout avec le déclin de la population. 75% de leur exploitation était constituée de service scolaire et 25% de service nolisé. Chapleau était leur principal point de service nolisé et ils ne faisaient pas de transport nolisé partagé. Accorder les demandes signifierait une perte de clientèle future, principalement dans le secteur de Chapleau.

L'opposition de Lacroix se limitait à la demande devant être accordée à partir d'Hornepayne. La population de Hornepayne était en déclin et l'introduction d'un nouveau transporteur n'était pas nécessaire.

L'opposition de Greyhound se limitait à opposer tout permis à partir de White River du fait qu'il s'agit d'un petit marché et que Greyhound donnait tous les services qui étaient requis. Accorder les permis aurait un impact économique sur ses opérations.

En se basant sur la preuve du public, la Commission a conclu qu'il y avait un besoin relativement à un type spécial de permis pour les petits centres du nord de l'Ontario. Il était très apparent qu'une seule communauté dans les cantons ne pouvait suffisamment de passagers pour complètement remplir un autobus. En conséquence, la Commission a conclu que le concept de transport partagé était la solution pour nolisier un autobus et accorder des permis ayant plusieurs points d'embarquement ferait du service partagé une réalité.

Si les permis étaient accordés, il n'y aurait aucun impact économique sur Lacroix du fait que l'entreprise fait très peu de transport nolisé. Similairement, Greyhound n'était pas reconnu comme un exploitant fournissant des services nolisés dans la région. Il n'y aurait pas d'impact économique sur ses services sur horaire si les permis étaient accordés.

Lacroix et Lloyd's n'ont pas fourni de données financières afin d'illustrer l'impact financier qu'auraient les permis sur leurs opérations s'ils étaient accordés. Lacroix voulait protéger Chapleau mais ne donnait pas de services partagés. La Commission a conclu que Lacroix continuerait de remplir ses autobus si les permis étaient

R & S a prouvé que le besoin et la commodité du public seraient servis par l'émission des permis et les demandes ont été accordées mais sujet à une limitation qu'aucun voyage nolisé ne peut être pris si tous les passagers proviennent d'une même municipalité.

**Demandeur:**

Steven Luc Turcotte  
o/a "Road Tours"  
Prescott, ON

**Dossier:** 46039/A

toute façon, Coachway ne possède pas de véhicules à grande capacité afin de compétitionner avec Parkhurst si les demandes étaient accordées.

La Commission a conclu que l'émission des permis servira le besoin et la commodité du public et les demandes ont été accordées.

**Demanderesse:** R & S Bus Lines Ltd. ("R & S")  
 Dossier: 46089 E/F  
 Wawa, ON

**Opposantes:**

1. Laurent Lacroix Bus Lines Inc. ("Laurent")
2. Lloyd's of Wawa Ltd. ("Lloyd's")
3. Lacroix Bus Services Inc. ("Lacroix")
4. Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")

**Demandes:**

Il s'agissait de demandes de permis de transport nolisé intra et extra-provincial à partir des cantons de White River, Hornepayne, Dubreuilville et Michipicoten dans le district d'Algoma et du canton de Chapleau dans le district of Sudbury.

**Preuve de la Demanderesse:**

R & S exploite son commerce depuis 1989 et a obtenu ses permis d'exploitation en 1993 exploitant des autobus scolaires et d'autres types d'autobus. Elle fait à peu près deux cent vingt voyages nolisés par année et les demandes ont été déposées parce la demanderesse a le personnel et l'équipement afin d'étendre ses opérations. À cause du déclin de la population dans le nord de l'Ontario, il est de plus en plus difficile de remplir un autobus noliisé dans une seule municipalité et conséquemment R & S endosse le concept de "transport partagé" par lequel des groupes de différentes origines ayant la même destination partagent un autobus pour des raisons économiques et logistiques. Treize témoins du public ont témoigné au support des demandes représentant des écoles, des équipes sportives, groupes de retraités, des Scouts, des Guides et des groupes communautaires. La plupart des témoins ne savaient pas que Greyhound offrait des services nolisés et ont assumé qu'elle n'offrait que des services sur horaire ce qui n'était pas pratique à cause des horaires dans leur secteur. Ils ne savaient pas que Lloyd's offrait des services nolisés et ont assumé qu'il s'agissait principalement un exploitant d'autobus scolaires. Laurent n'avait pas de présence importante dans les secteurs où les témoins vivaient. Les témoins étaient satisfaits des services fournis par R & S. Ils avaient des budgets serrés et conséquemment le concept de partager un autobus avec un autre groupe était la seule option viable pour eux. Ils pensaient qu'il serait plus facile de remplir un autobus s'ils pouvaient partager l'autobus avec d'autres groupes de d'autres municipalités. Ceci aurait pour effet de leur faire faire des économies et de faire plus de voyages nolisés.

- Parkhurst fournissait principalement le service aux témoins dans ses véhicules plus petits et d'autres transporteurs étaient utilisés pour les groupes plus larges utilisant des véhicules plus larges; Les témoins préféreraient utiliser Parkhurst pour les voyages requérant des véhicules plus larges à cause de son excellent service; Coachway n'avait pas fait de sollicitation auprès des témoins du public; et
- Le public n'était pas satisfait du service de Coachway lorsque ses services avaient été utilisés.

Dans son témoignage, Parkhurst a déclaré avoir commencé ses activités en 1984. Au début Parkhurst exploitait des limousines fournissant un service aéroportuaire mais a cessé le service lorsque Coachway a commencé le même service. Parkhurst était satisfait du service scolaire qu'elle offrait mais sentait un besoin d'étendre ses services dans le secteur nolisé qui étaient présentement offerts aux autres détenteurs de permis au lieu de faire les voyages elle-même. Parkhurst a soutenu que si les permis étaient accordés cela n'aurait aucun impact sur Coachway parce que Parkhurst démenagerait ses opérations dans un immeuble plus large et engagerait plus de conducteurs. D'autres transporteurs ont décidé de ne pas déposer d'opposition à la demande à cause de l'impact minimal sur leurs opérations.

**Preuve de l'Opposant:**

Coachway a soutenu que la population sur le territoire faisant l'objet de la demande n'était pas en croissance depuis plusieurs années et qu'en ce moment il n'y avait aucun besoin d'ajouter un autre transporteur. Coachway a souligné que la clientèle additionnelle n'existait pas du fait qu'en dépit de ses efforts il n'avait pu augmenter sa clientèle. Présentement il offre les services faisant l'objet de la demande et qu'accorder la demande aurait un impact économique sur ses opérations, sur la croissance future et sur ses investissements.

**Décision:**

La Commission a décidé:

- (a) D'enlever la restriction relativement à la capacité des véhicules;
- (b) De permettre l'utilisation des autobus scolaires.

Coachway n'opérerait pas d'autobus scolaires conséquemment la restriction a été enlevée. Relativement à la restriction quant à la capacité des véhicules, la Commission devait déterminer si la preuve apportée supportait l'enlèvement de la restriction et servait à la fois le besoin et la commodité du public et s'il y aurait un impact économique sur les opérations de Coachway. La preuve du public a exprimé un besoin pour des autobus pouvant asséoir plus de 26 passagers. Présentement les témoins utilisent d'autres transporteurs mais préféreraient utiliser Parkhurst pour tous leurs besoins du fait qu'ils n'auraient qu'un fournisseur donnant un excellent service. La Commission a conclu que du fait que d'autres transporteurs d'importance n'ont pas opposé la demande, Coachway ne serait pas économiquement impacté si les demandes étaient accordées. De



Organiser le transport - La LVTC interdit à toute personne d'organiser le transport de personnes en utilisant des transporteurs ne détenant pas de permis. M. Paré a développé un logiciel et a établi le site web. Le site web a fait que les conducteurs et les passagers se sont rencontrés. Sa publicité a ciblé les étudiants et ultimement il espère faire un gain financier de l'entreprise. La Commission a conclu que le rôle de Paré dans l'opération était loin d'être passif et en fait violait les lois de l'Ontario en organisant un transport illégal.

La Commission a conclu qu'il était déraisonnable de la part de M. Paré de ne pas se préoccuper des exigences de permis, du caractère sécuritaire des véhicules et conducteurs. La Commission était sérieusement préoccupée par le fait que l'intérêt public n'était pas toujours protégé et n'avait pas le sentiment que les arrangements faits par le biais du site web de M. Paré étaient sécuritaires. Les véhicules n'étaient pas assurés pour le transport commercial de passagers et les compagnies de location de véhicules n'étaient pas au courant de l'utilisation proposée du véhicule loué.

La Commission a ordonné à Paré d'arrêter l'organisation de services de transport de passagers par une autre personne, en Ontario et à travers l'Ontario à moins que cette autre personne ne soit détentrice d'un permis émis par la Commission. La décision a été envoyée à tous les conducteurs et les passagers inscrits sur le site web. Des frais à être payés à la Commission et à la requérante ont été imposés à Paré.

Demanderesse:

Parkhurst Motors Inc. ("Parkhurst")  
Belleville, ON

Dossier: 45618/B/C

Opposant:

Manuel Pereira  
o/a "Ontario Coachway" ("Coachway")

Demandes:

Il s'agissait de demandes de permis de transport noisè intra et extra-provincial afin de conserver la même géographie mais d'enlever la restriction qui interdit l'utilisation des autobus scolaires et les autobus de catégorie "D" ayant une capacité maximale assise de 28 passagers.

Preuve de la Demanderesse:

Les huit témoins du public représentaient des collèges, des agents de voyages, une guilde d'opéra, une église, des organisateurs de voyages de golf, des organisateurs pour aller voir les grands voiliers et une association récréative pour athlètes spéciaux.

Les témoignages se résument comme suit:

- Ils organisent de nombreux voyages noisè en direction de points en Ontario et aux États-Unis;
- Généralement les voyages noisè avaient un point de départ à partir du territoire autorisé de la demanderesse;



## Decision

La Commission a considéré trois questions avant de prendre sa décision, i.e., l'exigence d'un permis, le véhicule de transport commun et l'organisation du transport.

et l'organisation du transport.

- Les rencontres par le biais du site web n'étaient pas différentes des tableaux d'affichage électroniques que l'on peut trouver dans chaque université où les étudiants publiscent des voyages vers d'autres villes;
- Seul a déclaré qu'il n'a pas installé le logiciel mais qu'il fonctionnait et que son rôle est passif. Il aide les individus et il ne reçoit rien en retour. Il essayait de remédier à un problème relativement au transport en commun;
- L'objectif de Paré était de gagner sa vie en vendant de la publicité sur son site web aux grandes compagnies;
- Paré ne s'est jamais informé relativement à la validité des permis de conduire ou de la couverture d'assurance; et
- Paré a déclaré qu'il n'organise pas de transport à cause de son rôle passif.

Paré a allégué que:

### Preuve du Défendeur:

déclarant qu'il n'a pas reçu de compensation n'est pas valide en droit.

- conduire des conducteurs, si la couverture d'assurance était adéquate, si le véhicule était sécuritaire, l'existence d'un dossier criminel etc.;
- M. Ning, un des conducteurs, a témoigné qu'il a, contre compensation, transporté régulièrement des passagers entre Toronto et Montréal et qu'il s'est pré-inscrit et a organisé cette opération en utilisant le site web autotaxi.com;
- Par le biais du site web, Paré met en marché un service de transport et fournit une opportunité à des gens de se rencontrer et si ce n'était pas de Paré aucun transport illégal n'aurait été fourni. Le site web ne se compare pas aux tableaux d'affichage que l'on trouve dans les universités mais en fait est beaucoup plus sophistiqué.
- Trenthay allègue que Paré ne se sent pas touché par les conséquences du mariage des passagers et des conducteurs qu'offre le site web, et
- La législation actuelle indique que la transaction ne devient pas légale si l'organisateur ne reçoit pas de compensation - l'organisateur n'a qu'à faciliter le transport en véhicules de transport en commun. Conséquemment, l'allégation de Paré

**Véhicule de transport/Exigence d'un permis - La LVTC exige que toute personne exploitant un véhicule de transport en commun ne puisse le faire que si elle détient un permis émis par la Commission. En se basant sur la preuve, la Commission a conclu que ces personnes fournissaient un service par véhicule de transport en commun i.e. qu'elles chargeaient un tarif par personne et voyageaient au-delà des frontières municipales. Un permis émis par la Commission était nécessaire pour donner ce service.**

**Demandes:** Il s'agissait de demandes de permis de transport notifié intra et extra-provincial à partir de points situés dans la municipalité régionale de Niagara.

**Preuve de la Demanderesse:**

Majestic a exploité son entreprise de transport de passagers depuis 1989. Les demandes ont été déposées suite à une audience au cours de laquelle Majestic a été trouvée coupable d'avoir opéré en contravention de la LVTC. La preuve du public a principalement focuée sur le besoin de prendre des passagers au quai de Queenston après le voyage en hydrophte à travers le Lac Ontario. Après le débarquement sur le quai de Queenston, les passagers se dirigent vers les différentes attractions touristiques de la région de Niagara ainsi que vers des points aux États-Unis. La preuve du public aussi requerrait un service à partir de St. Catharines.

**Preuve de l'Opposante:**

Greyhound a déclaré qu'elle servait la région de Niagara depuis des décennies à la fois comme transporteur sur horaire et notifié. Greyhound a suggéré qu'il y avait déjà treize détenteurs de permis opérant dans la région de Niagara et que l'ajout d'un autre transporteur serait préjudiciable aux transporteurs existants.

**Décision:**

La Commission a noté que le support du public pour les demandes est venu principalement de St. Catharines et de Queenston qui fait partie de la ville de Niagara-on-the-Lake. La Commission a aussi noté que Greyhound n'a pas fourni de preuve factuelle de l'impact économique sur ses opérations si les demandes étaient accordées. La Commission a conclu que la demanderesse a prouvé un besoin du public; les demandes ont été accordées mais ont été limitées aux villes de St. Catharines et de Niagara-on-the-Lake seulement.

**Défendeur:**

Jacques Paré ("Paré")  
Montréal, QC

Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

**Requérante:**

**Preuve de la Requérante:**

Il s'agissait d'une requête présentée par Trentway en vertu de l'article 2 de la LVTC alléguant que Paré organisait le transport de passagers en utilisant des transporteurs ne détenant pas les permis requis. Les enquêteurs et Trentway ont allégué que:

- Paré opérait un site web, i.e. autotaxi.com afin de faciliter le transport entre Toronto et Montréal;
- Les enquêteurs par le biais du site web ont utilisé et payé pour les services d'un transporteur ne détenant pas de permis;
- Le site web fournissait aussi une liste de transporteurs ne détenant pas de permis et offrant de fournir un service de transport de passagers;
- Aucune vérification n'était faite relativement aux transporteurs non-détenteurs de permis à savoir la validité des permis de

**Défendeurs:**

1. Timothy Marshall  
Dossier: 46065-RE(1)
2. Eria Hoyte  
Dossier: 46061-RE(1)
3. Voyages Veronique Inc.  
Dossier: 46064-RE(1)
4. Sunlink Holidays Inc.  
Dossier: 46063-RE(1)
5. 3020362 Canada Inc.  
Dossier: 46062-RE(1)

**Requérante:**

Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

**Décision:**

Il s'agissait d'une requête présentée par Trentway en vertu des articles 10 et 11 de la LVTG. Trentway alléguait que les défendeurs n'exploitaient pas seulement un service de transport de passagers mais qu'il organisait et offrait d'organiser un service par véhicule de transport en commun entre Toronto et Montréal et les points intermédiaires.

Au début de l'audience les défendeurs ont concédé ce qui suit:

- (i) "Pendant la période du 31 mai 2001 jusqu'à maintenant, Sunlink Holidays Inc. a admis avoir vendu des billets relativement à un service par véhicule de transport en commun entre Montréal et Toronto. Pendant cette période, Sunlink Holidays Inc. ne savait pas que ses activités contrevenant à la législation sur le transport des provinces de l'Ontario et du Québec.
- (iii) Depuis le dépôt de la requête, Sunlink Holidays Inc. ainsi que les autres entités indiquées dans la requête ont cessé toute activité et sont d'accord pour cesser ces activités dans le futur à moins d'avoir les permis gouvernementaux nécessaires;
- (iii) Sunlink Holidays Inc. et autres sont d'accord pour payer les frais d'audience encourus jusqu'à date et décrits dans la Décision du 14 mai 2002 ainsi que des frais additionnels à être déterminés par les parties (9,800\$) en 9 paiements mensuels égaux commençant le 1<sup>er</sup> juillet 2002; et
- (iv) Sunlink Holidays Inc. s'engage à se soumettre aux lois sur les transports de l'Ontario et du Québec touchant ses opérations, spécifiquement qu'elle ne vendra pas de billets individuels pour le transport de personnes entre Montréal et Toronto sans avoir obtenu les permis gouvernementaux nécessaires."

La Commission a ordonné que les défendeurs cessent les opérations illégales immédiatement et des frais substantiels ont été imposés à être payés à la Commission et à la requérante par les défendeurs.

**Demanderesse:**

Majestic Group Inc. ("Majestic")  
Dossier: 45969 B/C  
o/a "Majestic Limousine & Coach Service"  
Mount Albert, ON

**Opposante:**

Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")



**Preuve des Requérantes:**

L'enquêteur de la Commission a témoigné que Hamilton a déclaré qu'aucun service n'était donné à partir de territoires qui n'étaient pas autorisés par ses permis tel qu'allégué par les requérantes. Hamilton s'est assuré qu'en tout temps au moins 75% des passagers étaient embarqués sur les territoires autorisés par ses permis d'exploitation et que le 25% restant était embarqué sur des territoires non-autorisés tel que cela était permis par la réglementation. L'enquêteur s'est dit préoccupé par la manière dont Hamilton maintenait ses dossiers qui contenaient à la LVTC et au Code de la route (Code)

La preuve additionnelle a allégué que:

- Hamilton a de manière continue embarqué des passagers sur des territoires qui n'étaient pas autorisés;
- Hamilton a, de manière délibérée, induit en erreur l'enquêteur; et
- Hamilton a continuellement exploité ses permis en contravention de la LVTC et des ses permis d'exploitation.

**Preuve du Défendeur:**

Hamilton a concédé qu'il a induit en erreur l'enquêteur et qu'il a opéré en contravention de la LVTC et du Code. La preuve apportée par Hamilton qu'il n'opérait le service que pour le compte de Can-Ar, un détenteur de permis, était incompatible avec le fait que Hamilton gérât complètement l'opération et que Can-Ar n'administrât pas son opération comme l'exigeait la LVTC.

**Décision:**

En se basant sur la preuve et sur l'admission de Hamilton, la Commission a conclu que Hamilton avait opéré largement à l'encontre des termes de ses permis. Hamilton a été tortueux lors de ses communications avec l'enquêteur et la Commission et en ce faisant a augmenté les délais du processus délibéré et inutilement. Hamilton n'a pas maintenu la documentation nécessaire requise par la réglementation et son immatriculation d'exploitant de véhicules utilitaires n'était pas au bon nom. L'arrangement de Hamilton avec Can-Ar a soulevé des doutes relativement à sa légalité à cause du manque total de documentation et le fait que le contrôle de l'arrangement était entre les mains de Hamilton et non de Can-Ar tel que requis. La Commission était d'avis que Hamilton a failli outrageusement de se soumettre aux termes de ses permis et à la réglementation et a considéré ces actions comme étant sérieuses et sans justification et Hamilton devrait être tenu responsable de ses actes.

Les permis intra et extra-provinciaux ont été suspendus pour une période de trente (30) jours. Par la suite les permis sont devenus temporaires pour une période de six (6) mois et ne pouvant être rendus permanents que par une demande déposée auprès de la Commission et à la suite d'une vérification en entreprise de façon à confirmer que le demandeur rencontre les exigences de la loi et de la réglementation de la province.



Farr's exploite son entreprise depuis 1957. Cardinal a été fondé en 1966 et les présentes demandes ont été déposées afin que Cardinal puisse organiser des tours à partir du territoire sujet de la demande et par le fait même utiliser les services de transport de Farr's. Cardinal a déclaré que Farr's fournirait une stabilité en termes de prix et de disponibilité de l'équipement, ce qu'on ne retrouvait pas chez les opposantes à en juger par l'expérience passée. Par ses contacts avec des clients antérieurs, Cardinal pensait développer une clientèle additionnelle et s'attendait à capter 50% du marché des tours dans le territoire sujet de la demande.

Farr's a déclaré que les demandes étaient limitées à une cliente seulement et qu'il ne s'agissait pas d'une demande de permis de grande étendue. Si les demandes étaient accordées, Cardinal pourrait obtenir des tarifs et de l'équipement qui sont toujours à peu près les mêmes.

Preuve des Opposantes:

Trentway a fourni à la Commission ses permis et une liste de son équipement. Elle a déclaré que jusqu'à récemment Cardinal ne lui avait pas demandé de cotations de taux. Le niveau d'utilisation de son équipement est bas et Trentway était préoccupée par l'impact des activités de Cardinal si la compagnie devait capter 50% du marché des tours sur le territoire sujet de la demande. Trentway a dit qu'elle pouvait rencontrer les besoins de Cardinal et qu'aucune preuve n'avait été apportée démontrant que les besoins actuels n'étaient pas rencontrés. Elle a suggéré que si les permis devaient être accordés, ils devraient être limités afin que Farr's ne puisse prendre tous les types de tours par l'intermédiaire de Cardinal.

Décision:

La Commission a pris en considération le fait que Farr's et Cardinal étaient une "entreprise familiale". Elle avait le sentiment que le développement de la clientèle par Cardinal aurait un impact sur Trentway mais que cet impact serait seulement minimal.

La Commission a conclu que la demanderesse a rencontré le test et a prouvé que la commodité et la nécessité existaient et les demandes ont été accordées mais en y attachant la limitation que ces tours soient à l'instigation, organisés et publiés par Cardinal.

Défendeur:

Alistair Hamilton ("Hamilton")  
Hamilton, ON

Requérantes:

- 1. Casino Bus Service Inc.
- 2. Maxima Tours Inc.

Requête:

Il s'agit d'une requête en vertu des articles 10 et 11 de la LVTC alléguant que Hamilton a contrevenu à la LVTC et à ses permis d'exploitation.

**Décision:**

nolisé ne constitue qu'une petite partie de son exploitation. Elle ne pouvait expliquer pourquoi elle n'a pas opposé d'autres demandes similaires et n'a pas apporté de preuve d'impact défavorable significatif si les demandes devaient être accordées.

La portion du service extra-provincial nolisé à partir des États-Unis a été accordée du fait que ces types de demandes sont habituellement accordés par la Commission et qu'elles n'ont pas d'effets économiques préjudiciables sur les autres détenteurs de permis en Ontario.

Relativement à la demande de permis intra-provincial, la Commission a fait le résumé suivant:

- durant certaines périodes de l'année il était difficile pour les organisateurs de tours d'obtenir l'équipement dont ils avaient besoin;
- les organisateurs de tours étaient très satisfaits des services d'Erie, de ses véhicules et de ses conducteurs bien formés et préfèrent continuer à utiliser ses services sur le territoire sujet de la demande;
- généralement les organisateurs de tours n'étaient pas satisfaits du service donné par les opposantes i.e. de leurs véhicules, de leurs conducteurs et de leur manque général d'enthousiasme;
- l'efficacité opérationnelle anticipée d'Erie et de ses compagnies affiliées bénéficieraient au public;
- aucune preuve d'impact financier n'a été apportée par les opposantes si le permis était accordé;
- les opposantes n'avaient pas l'équipement à certaines périodes de l'année; et
- dans certains cas, les opposantes continueraient à servir les témoins du public qui ont témoigné.

La Commission a conclu que les témoins du public ont démontré qu'il y avait un besoin du public sur le territoire couvert par la demande qui n'aurait pas d'impact sur les opposantes.

Les demandes ont été accordées.

**Demanderesse:**

Farr's Coach Lines Limited ("Farr's")  
Dunnville, ON

**Opposantes:**

1. Trentway-Vagar Inc. ("Trentway")
2. Franklin Coach Lines Ltd. Franklin a retiré son opposition avant l'audience.

**Demandes:**

Il s'agissait de demandes de permis intra et extra-provincial de transport nolisé de passagers pour le compte de 304827 Ontario Limited o/a Cardinal Tours ("Cardinal") (une compagnie affiliée) à partir des comtés de Northumberland, d'Hastings et de Haliburton et de la ville de Kawartha Lakes.

New Dimension Travel and Tours Limited - Elle organise approximativement 600-700 voyages par année, ayant pour origine l'Ontario et pour destination d'autres parties de l'Ontario, du Québec et des États-Unis d'Amérique. Elle insiste pour avoir des autobus relativement récents et des conducteurs formés. Elle utilise Erie et Trentway-Wagar Inc. pour remplir ses besoins en service et veut les utiliser plus encore si les demandes sont accordées. Elle a utilisé certaines des opposantes mais elles n'avaient l'équipement requis, spécialement de l'équipement récent ou bien elles ne voulaient pas négocier des prix qui rentrent dans son budget. Elle n'a pas considéré Greyhound comme une option viable sur le marché du voyage nolisé.

Keating Educational Tours - Elle organise des tours pour les étudiants à partir du territoire sujet des demandes et aussi dans d'autres parties de l'Ontario. Elle recherche des véhicules récents et des conducteurs formés et expérimentés du fait que les écoles ont l'habitude de demander les mêmes conducteurs à chaque année. Elle requiert aussi une certaine flexibilité relativement à la grosseur de l'équipement du fait du changement dans la taille des groupes. Elle utilise Erie pour rencontrer ses besoins en service et aime son professionnalisme et voudrait l'utiliser dans le territoire sujet des demandes. Elle est satisfaite du service offert par certaines des opposantes quoiqu'elle n'ait pas utilisé Greyhound.

Shorelines Charter and Tours - Elle organise des tours pour les personnes retraitées et pour les étudiants. Elle a utilisé Erie pour rencontrer ses besoins en équipement et en conducteurs et voudrait l'utiliser dans le territoire sujet des demandes. Les opposantes n'avaient pas l'équipement requis, n'ont pas retourné les appels et n'avaient pas des conducteurs bien formés. Greyhound n'était pas considéré comme une option dans le secteur du voyage nolisé.

## Preuve des Opposantes:

Badder Bus Service ("Badder") - A opéré dans les comtés de Lambton et de Kent depuis 1978. En dépit de ses efforts de marketing, le taux d'utilisation de son équipement est demeuré bas ces dernières années à cause du déclin dans la population. La plupart du temps Badder pourrait rencontrer les besoins des consommateurs et il n'y a aucun besoin d'ajouter un autre transporteur du fait que cela aurait un impact négatif sur son entreprise.

Chatham Coach Lines ("Chatham") - Chatham exploite son entreprise en utilisant ses autobus et minibus dans la presque totalité du territoire sujet des demandes. Chatham a aussi du personnel de vente et ses revenus sont dérivés de la loyauté de ses clients. L'introduction de Erie sur ce marché l'affecterait économiquement quoiqu'elle ne puisse chiffrer ses pertes en dollars.

Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound") - Elle détient des permis pour le territoire couvert par les demandes et l'émission du permis demanderait sa clientèle actuelle. Elle est avant tout un exploitant de service sur horaire et le service de voyage



- Classic opérerait dans un environnement différent que les compagnies antérieures et tout indique une possibilité de succès.

## Les demandes ont été accordées.

**Demanderesse:**

**Erie Coach Lines Company ("Erie")**

**Dossier: 45770-B/C**

**London, ON**

**Opposantes:**

1. Badder Bus Service Ltd.
2. Greyhound Canada Transportation Corp.
3. J.I. Denure Chatham Limited
4. Chatham Coach Lines Inc.

**Demandes:**

Il s'agissait d'une demande de permis de transport notifié intra-provincial pour transporter des passagers à partir des comtés de Lambton, Middlesex, Oxford, Eglon, Haldimand, Norfolk, Brant et Perth et d'une demande de permis de transport extra-provincial afin de transporter des passagers à partir de points situés aux États-Unis en direction de l'Ontario.

**Preuve de la Demanderesse:**

Erie fait partie du groupe Coach Canada et quoique les permis soient émis au nom de différentes compagnies, les demandes ont été déposées afin d'augmenter l'efficacité des opérations d'Erie i.e. permettre une utilisation efficace de l'équipement, des conducteurs et éliminer la duplication des fonctions administratives. Les demandes ont aussi été déposées afin de remplir les besoins du public. Les demandes auraient un impact de moins de 1% sur les revenus bruts des opposantes si les demandes étaient accordées et dans une certaine mesure elles ne semblent pas chercher activement à augmenter leur clientèle et à améliorer l'utilisation de leur équipement. Les demandes ont reçu le support de cinq témoins du public i.e. Let's Go Tours Limited, Educational Travel Services, New Dimensions Travel and Tours Limited, Keating Educational Tours et Shoreline Charter and Tours.

**Let's Go Tours Limited** - Organise à peu près 100 tours par année et insiste pour avoir des autobus récents et des conducteurs expérimentés. Utilise Erie de manière extensive, est satisfaite du service et veut continuer à utiliser Erie à partir du territoire sujet des demandes en étendant son marketing. N'a pas utilisé les opposantes du fait qu'elles se sont montrées peu enthousiastes ou qu'elles offraient un service variable.

**Educational Travel Services** - Elle organise des tours pour les étudiants en Amérique du Nord et le marché de l'Ontario est le plus important. Erie lui a fourni le service et a rencontré tous ses standards et a fourni des conducteurs bien formés. Elle croit qu'Erie est bien placée dans leurs plans d'expansion leur donnant un avantage crédible. Elle va continuer à utiliser d'autres transporteurs malgré que certains d'entre eux se soient montrés peu enthousiastes et ont indiqué un manque d'équipement.



**Décision:**

- elles ne pouvaient pas expliquer pourquoi elles n'avaient pas opposé une demande similaire qui aurait eu un impact plus sérieux sur leurs opérations;
- elles avaient acheté des véhicules supplémentaires et le public recevait le service qui était auparavant donné CBL-JLD;
- les véhicules de CBL-JLD s'étaient détériorés et elles étaient préoccupées par le fait que des autobus plus vieux seraient livrés à des tarifs plus bas et que cela pourrait détruire le marché;
- Aucun service n'était donné en vertu des permis de CBL-JLD et conséquemment ils devraient être révisés par la Commission et réécrits afin d'éviter la duplication du fait que les opposantes servent maintenant le marché laissé sans service;
- les dirigeants de Classic ont par le passé démontré par leurs décisions d'affaires naïves leur incapacité à exploiter une compagnie d'autobus; et
- les projections financières n'étaient pas raisonnables et l'exploitation avait un piètre dossier de résultats obtenus.

La compétence de la Commission en matière de transfert de permis en vertu de l'article 7 de la LVTC est de "déterminer si le transfert proposé aura un effet préjudiciable sur la nécessité et la commodité publics servis par le permis". De plus, est-ce que les opposantes ont un intérêt économique dans le résultat du dossier?

La Commission a eu de la difficulté à comprendre pourquoi les opposantes ont choisi d'opposer la présente demande et non pas d'autres demandes qui auraient eu un économique impact similaire sinon plus grand. En fait, une des opposantes a déclaré que sa compagnie a joué d'une augmentation de ses revenus de 10% chaque année et que la compétition est bienvenue. La Commission était d'opinion que Transport Thom Ltée ("Thom") a déposé une opposition dans le seul but de protéger les permis qu'elle a récemment acquis. Thom a réalisé que si la demande était accordée, elle devra compétitionner de plein pied avec Classic sur certains services sur horaire.

Selon la Commission, le fait que certaines opposantes n'aient pas témoigné a diminué l'impact de leurs oppositions. La Commission n'a pas vu d'un bon oeil le fait de choisir d'opposer la présente demande et non d'autres qui auraient eu un impact plus significatif.

Selon la Commission:

- la faillite de CBL-JLD a été causée par une variété de facteurs, certains connus, d'autres à être prouvés;
- Messieurs Cornish et Calce ne sont pas personnellement responsables de la faillite de CBL-JLD;
- Le marché a supporté les opérations couvertes par ces permis pendant approximativement trente ans;
- Aucune des opposantes n'a apporté de témoignages indiquant que CBL-JLD avait un effet sur la stabilité du marché du transport de passagers; et

## Demandes:

Demandes de transfert des permis intra et extra-provinciaux présentement détenus par CBL-JLD Motor Coach Inc., une corporation en faillite.

## Preuve de la demanderesse:

Le syndic à la faillite de CBL-JLD Motor Coach Inc. ("CBL-JLD") a recommandé que la Commission approuve le transfert des permis à la demanderesse.

M. Sergio Mastronardi, le président of Classic, était satisfait qu'il avait une équipe et un système en place qui permettaient le commencement des opérations. Il était le seul actionnaire de Classic mais il y avait une option de vendre ses actions. Il a témoigné que le contrat de vente ne contempnait pas que les dettes de CBL-JLD soient assumées mais qu'il s'agissait plutôt d'un geste de bonne foi. Il avait confiance dans le futur de la nouvelle compagnie, de l'équipe qu'il avait mise en place et des projections financières indiquées dans les états financiers.

Mme Dimitra Gilekas, une comptable agréée, a présentée les projections de la compagnie et en se basant sur son expérience de l'industrie les projections étaient raisonnables. Elle pensait que les projections étaient conservatrices dans leur approche et Classic serait capable de payer ses dettes.

M. Steven Cornish a témoigné relativement aux plans opérationnels de Classic et aux antécédents historiques des compagnies qui ont mené à la formation de CBL-JLD. Par le biais d'une série d'événements lors de l'acquisition initiale de la compagnie, le financement ne s'est pas matérialisé du fait qu'un titre clair n'a pu être transféré du à des privilèges ayant été enregistrés sur l'équipement. Une seconde fermeture de la transaction d'achat a été requise et a entraîné des frais légaux et de fermeture additionnels qui a consommé le reste des liquidités de la compagnie. Des problèmes similaires de liquidité relativement aux véhicules loués et aux frais légaux ont amené la détérioration additionnelle de la compagnie. La fusion Maple Rhodes/CBL-JLD visait à alléger sa dette mais a plutôt amené des difficultés financières et administratives additionnelles. Très peu de paiements ont été faits relativement aux obligations locatives reliées aux véhicules et aux installations de la compagnie et aux remises gouvernementales. Les relations entre les actionnaires se sont détériorées. L'équipement a été saisi, les assurances annulées et le service interrompu.

## Preuve des Opposantes:

Les opposantes ont témoigné:

- des arranges de loyers dus par CBL-JLD à Greyhound;
- que les affaires avaient augmenté depuis la faillite de CBL-JLD;
- ils chargent des tarifs supérieurs et la compétition est bienvenue;
- elles opposaient ces demandes à cause de la piètre qualité de l'équipement et du service donné par CBL-JLD;
- elles n'avaient pas opposé des demandes similaires du fait que c'était trop dispendieux;

**Demanderesse:**

**Opposantes:**

Classic Alliance Motor Coach Inc. ("Classic") Dossier: 46078B/C  
Montréal, QC

1. Transport Thom Ltée
2. Leduc Bus Lines Ltd.
3. 417 Bus Lines Ltd.
4. Trenthway-Vagar Inc.
5. Pacific Western Transportation Ltd.
6. Tokmakjian Limited

La Commission a conclu que les circonstances impliquant une fusion avaient été considérées par les tribunaux comme ne relevant pas de la compétence de la Commission. Pour cette raison la Commission a décidé qu'elle n'avait pas compétence pour entendre le cas et la requête a été rejetée.

La Commission s'est appuyée entièrement sur les décisions dans les affaires Koch et Shaw. Dans l'affaire Koch, le juge a déclaré que l'article pertinent de la Loi spécifiait que l'émission ou le transfert d'actions déclenche l'exigence de l'audience contemplée by l'article. De là, la Commission a conclu que le même principe s'applique à l'article 7(5) de la LVTCA actuelle, i.e. seulement une émission ou un transfert proposés d'actions résultant en un changement de contrôle d'une corporation exigeaient l'approbation de la Commission. Le juge a continué en disant que dans les cas de fusions, les actions sont converties; la Législature connaît ses lois et n'a pas indiqué que la législation s'appliquait aux fusions parce que le mot **converti** a été omis. Dans les deux fusions qui nous occupent, les détails de la façon dont les actions devaient être **converties** ont été fournis. La décision dans Shaw a déclaré que les mots **transfert, émission ou conversion** ne sont pas interchangeables. La décision dans Koch a déclaré que la conversion d'actions lors d'une fusion ne constitue pas un transfert d'actions.

**Décision:**

- la décision dans l'affaire Koch était toujours applicable du fait que lors d'une fusion les actions des corporations fusionnant sont converties en actions de la corporation fusionnée. Ceci a été subéquemment confirmé par la décision de la Cour de l'Ontario dans l'affaire Sportscape Television Network Ltd. v. Shaw Communications Inc. en mars 1999 ("Shaw"). Il n'y a pas émission d'actions lors d'une fusion et conséquemment la transaction ne requiert pas l'approbation de la Commission en vertu de l'article 7 de la LVTCA. La défenderesse a cité des situations similaires où il y a eu changement dans la propriété des actions d'un des défendeurs et qu'aucune demande d'approbation n'a été déposée; et
- la Commission n'a pas la compétence pour entendre la requête et les requérantes devaient plutôt se faire entendre relativement à la demande de transfert présentement pendante devant la Commission. Conséquemment la requête devrait être rejetée.



- entreprise afin de s'assurer que le défendeur se soumet aux lois de la province; et
- des frais substantiels soient payés par le défendeur à la Commission et à la requérante.

**Défendresse:** CBL-JLD Motor Coach Inc. Woodbridge, ON

**Dossier:** 45995-RE(1)

**Requérantes:**

1. Trentway-Wagar Inc.
2. Pacific Western Transportation Ltd.
3. Tokmakjian Limited

**Requête:**

La requête a été présentée afin d'obtenir l'interprétation de l'article 7 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* i.e. à savoir si les fusions de corporations requièrent l'approbation de la Commission. Les requérantes ont allégué que les fusions requièrent l'approbation de la Commission et que la défendresse devrait cesser ses opérations jusqu'à ce que l'approbation soit obtenue du fait qu'elle opérait en contravention de la LVTC.

**Preuve des Requérantes:**

Elles ont soumis que la défendresse exploitait un service de transport de passagers mais que l'approbation de la Commission n'avait pas été obtenue afin de permettre aux actionnaires majoritaires d'exploiter l'entreprise. Elles ont concédé que dans une cause antérieure (Koch Transport Ltd.), les actions de la corporation fusionnée ont été converties, non pas émises ou transférées, et que la Commission n'avait pas la compétence lorsqu'on était en présence d'une fusion. Cependant, elles ont allégué que la législation a changé en 1996 laquelle se lit comme suit:

"Aucun permis ne peut être transféré directement ou indirectement sans obtenir l'approbation écrite de la Commission."

Elles soutiennent que ce changement de législation a donné compétence à la Commission relativement à tout transfert peu importe la forme ou la manière. Les mots "directement ou indirectement" accordent la compétence à la Commission relativement à tout transfert peu importe la manière ou la forme et rend la décision dans l'affaire Koch inapplicable. Les requérantes étaient d'opinion que cela était le but de la législation à cause de l'utilisation du mot "indirectement". Elles ont demandé à la Commission d'ordonner la cessation des opérations jusqu'à ce que le transfert indirect ait été approuvé et qu'aucun transfert subséquent ne soit approuvé jusqu'à ce qu'une décision sur le transfert initial ait été rendue.

**Preuve de la Défendresse:**

Elle a soumis:

- les requérantes demandaient à la Commission d'ignorer une politique vieille de vingt-cinq ans et de développer une nouvelle politique en se basant sur leurs arguments;



- le service était dangereux pour le public voyageur, et
- 1461925 Ontario Ltd. fournissait un service en contravention des termes de ses permis.

**Preuve des Défendeurs:** Aucune preuve n'a été présentée par les défendeurs. Ils ont plaidé que:

- la preuve recueillie par Trillium a été recueillie à l'encontre de la Charte des droits et devrait être considérée comme illégale et inadmissible;
- les défendeurs n'ont pas opéré en contravention des termes et conditions de leurs permis de transport notifié du fait que les permis étaient limités et rendaient leur exploitation impossible. Les défendeurs ne savaient pas que leurs permis étaient limités; et ils ont fait des investissements substantiels dans l'entreprise; il ne devrait pas être tenu compte des allégations des enquêteurs que les opérations n'étaient pas sécuritaires parce que les enquêteurs n'étaient pas des experts en maintenance ou en sécurité de véhicules; et
- les défendeurs ne sont pas des personnes sophistiquées dont la langue maternelle n'était pas l'anglais et ils voulaient que l'entreprise ait du succès.

## Décision:

La Commission a indiqué qu'elle devait considérer si les défendeurs avaient organisé un service de transport illégal et s'ils avaient exploité en contravention de leurs permis. La Commission a conclu que les défendeurs ont organisé et ont offert un service de transport entre Toronto et Montréal et pour lequel ils ont chargé un tarif individuel. La Commission est d'opinion que l'organisation et la fourniture du service n'étaient pas autorisées et conséquemment en contravention des LVTCLTR. La Commission a aussi conclu que la preuve n'a pas été obtenue illégalement, les droits des défendeurs n'ont pas été violés et conséquemment l'administration de la justice n'a pas été discréditée du fait que la Charte des droits n'a pas été violée. La Commission a mis en doute la question de la limitation des permis du fait que l'industrie du transport de passagers doit opérer en vertu des mêmes règles et dans les mêmes circonstances. L'industrie est au fait de la réglementation et n'a pas de difficulté à s'y soumettre. Les défendeurs auraient dû connaître les règles et de plaider l'ignorance n'est pas acceptable.

La Commission a ordonné que:

- les défendeurs cessent d'organiser le transport illégal;
- les défendeurs cessent de fournir les services de transport illégaux;
- les permis de transport de 1461925 Ontario Ltd. soient suspendus pour une période de trois mois et subéquemment soient temporaires pour une période d'un an pourvu que le défendeur paie tous les frais reliés à l'ordonnance;
- les permis ne deviendront permanents qu'après dépôt d'une demande auprès de la Commission et une vérification en

## Résumé de décisions rendues

Vous trouverez ci-après un résumé de décisions qui ont été rendues par la Commission pendant l'année 2002 relativement à des demandes de permis de transport, des demandes de sanctions contre des transporteurs et révisions et représentent un échantillonage des dossiers dont la Commission a eu à décider. Les décisions complètes de la Commission sont disponibles et peuvent être obtenues en contactant ses bureaux au (416) 326-6732.

### Loi sur les véhicules de transport en commun - LVTC

### Loi sur les transports routiers - LTR

Service sur horaire: Un service de transport par autobus en vertu duquel une demande ou un détenteur de permis a déposé un horaire indiquant les heures d'arrivée et de départ du service.

Service notifié: Un service de transport par autobus sans horaire fixe qui est exclusivement pour le bénéfice d'un groupe de personnes.

### Défendeurs:

1. Ali Bozapagan
2. Mitat Bozapagan
3. Chartered Mini-Van Service
4. Top Quality Service
5. 1461925 Ontario Ltd.

File: 46075-RE(1)  
File: 46076-RE(1)  
File: 46073-RE(1)  
File: 46077-RE(1)  
File: 46074-RE(1)

### Requérante:

Trentway-Wagar Inc.

### Requête:

La requête a été présentée en vertu des articles 10 et 11 de la Loi sur les véhicules de transport en commun alléguant que les défendeurs ont fourni un transport illégal de passagers et/ou ont organisé le transport de passagers en utilisant des transporteurs ne détenant pas de permis entre Toronto et Montréal. 1461925 Ontario Ltd. a déjà été trouvé coupable d'avoir opéré en contravention de la loi. Les 5 défendeurs sont inter-reliés.

### Preuve de la Requérante:

La preuve présentée est basée sur le rapport de Trillium Investigations and Consultants Ltd. ("Trillium"). Trillium, par ses enquêteurs, ont démontré que:

- le service illégal était annoncé dans les endroits publics;
- le tarif payé était individuel et n'était pas un tarif de groupe;
- des photographies ont été présentées en preuve du transport illégal;
- les passagers ne formaient pas un groupe voyageant ensemble dans un but commun mais un nombre d'individus n'ayant aucune relation entre eux;
- les passagers voyageaient en vertu d'un service sur horaire et les défendeurs ne détenaient pas le permis nécessaire pour donner le service;

**Andrew T. Shepherd**  
Toronto, ON

**Plainte:** Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en commun  
**Plaignante:** The City of Vaughan  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
**Frais à être payés:** 1,150\$  
À la Commission

**Dossier: 45986-RE(1)**

**Clifford Spratt**  
o/a The Stars Luxury Limousine  
North Bay, ON

**Plainte:** Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en commun  
**Plaignante:** R. W. Starling, o/a N.B. Limousine & Charter Service  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
**Frais à être payés:** 500\$  
À la Commission

**Dossier: 37267-RE(3)**

**Tokmakjian Limited**  
o/a Can-Air Coach Services  
Concord, ON

**Plainte:** Exploitation contrairement aux termes de son permis  
**Plaignante:** Maxima Tours Inc.  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
**Frais à être payés:** 1,657\$  
À la Commission  
5,500\$  
À la plaignante

**Dossier: 45746-RE(1)**

**We Care Transportation Incorporated**  
Buffalo, New York  
U.S.A.

**Plainte:** Exploitation contrairement aux termes de son permis  
**Plaignante:** Blue Bird Coach Lines Inc.  
**Décision:** Requête rejetée  
**Frais à être payés:** 1,200\$  
À la Commission  
1,500\$  
À la plaignante

Majestic Group Inc.  
o/a Majestic Limousine & Coach Service  
Mount Albert, ON

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis  
Plaignante: Preference Coachlines Inc.  
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service

Frais à être payés: 950\$

Anthony P. Middleton  
o/a Middleton Travel & Tours  
Oshawa, ON

Plainte: Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en commun

Plaignantes: 1. Symbha Transportation Ltd.  
2. DKM Coach Lines Limited

Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service

Frais à être payés: 1,150\$

Andrew Kwong C. Ning  
Montréal, QC

Plainte: Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en commun

Plaignante: Trentway-Wagar Inc.

Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service

Frais à être payés: Aucun

Jacques Paré  
o/a Auto Taxi  
Montréal, QC

Plainte: Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en commun

Plaignante: Trentway-Wagar Inc.

Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service

Frais à être payés: 1,168\$

7,500\$

R & S Bus Lines Ltd.  
Wawa, ON

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis

Plaignante: Laurent Lacroix Bus Lines Inc.

Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service

Frais à être payés: A la Commission

900\$

Dossier: 45969-RE(1)

Dossier: 46037-RE(1)

Dossier: 46119-RE(1)

Dossier: 46110-RE(1)

Plainte: Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en commun

A la plaignante

A la Commission

1,168\$

7,500\$

Dossier: 34225-RE(1)



**Plainte:** Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en commun  
**Plaignante:** 9444764 Ontario Ltd., o/a Your Choice Shuttle Service  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
**Frais à être payés:** À la Commission 300\$

**Dossier:** 46015-RE(1)

**Plainte:** Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en commun  
**Plaignante:** DKM Coach Lines Limited  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
**Frais à être payés:** À la Commission 400\$

**Dossier:** 45790-RE(1)

**Five Seasons Transit Service Inc.**  
 Sudbury, ON

**Plainte:** Exploitation contrairement aux termes de son permis  
**Plaignante:** Hammond Transportation Ltd.  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
**Frais à être payés:** À la Commission 1,628\$  
 À la plaignante 526\$

**Dossier:** 46021-RE(2)

**Alistair Hamilton**  
 o/a Greater Hamilton Tours  
 Hamilton, ON

**Plainte:** Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en commun  
**Plaignantes:** 1. Casino Bus Service Inc.  
 2. Maxima Tours Inc.  
**Décision:** Les permis ont été suspendus pour une période de 30 jours et puis rendus temporaires pour une période de 6 mois et ne pouvant être rendus permanents que par une demande déposée auprès de la Commission et une vérification en entreprise de façon à confirmer que le demandeur rencontre les exigences de la Loi sur les véhicules de transport en commun.

**Frais à être payés:** À la Commission 2,650\$  
 Aux plaignantes 8,210\$

**Dossier:** 45668-RE(2)

**Alistair Hamilton**  
 o/a Greater Hamilton Tours  
 Hamilton, ON

**Plainte:** Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en commun  
**Plaignante:** Maxima Tours Inc.  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
**Frais à être payés:** Aucun

Jeffrey Desmarais  
o/a J.D. Limo & Sedan  
Leamington, ON

Dossier: 46007-RE(1)

Plainte:  
Plaignante:  
Décision:  
Frais à être payés:

Exploitation contrairement aux termes de son permis  
Tripmate Travel & Tour Guide Co. Ltd.  
La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
À la Commission

650\$

Peter A.V. Cullingford  
o/a Sports Travel  
Scarborough, ON

Dossier: 45519-RE(1)

Plainte:  
Plaignante:  
Décision:  
Frais à être payés:

Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en commun  
Trentway-Wagar Inc.  
La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
À la Commission

900\$

1. Canex Canada Inc.  
o/a Max Express/Canadian Travel Service  
2. Gunaratnam Puvaneswary  
3. Subramaniam Gugasuthan  
Scarborough, ON

Dossier: 46070-RE(1)

Dossier: 46072-RE(1)

Dossier: 46071-RE(1)

Plainte:  
Plaignantes:  
Décision:  
Frais à être payés:

Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en commun  
1. Trentway-Wagar Inc.  
2. Pacific Western Transportation Ltd.  
3. Tokmakjian Limited  
Requête rejetée  
Aucun

Dossier: 45995-RE(1)

CBL-JLD Motor Coach Inc.  
Woodbridge, ON

Plainte:  
Plaignante:  
Décision:  
Frais à être payés:

Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en commun  
9444764 Ontario Ltd., o/a Your Choice Shuttle Service  
La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
À la Commission

300\$

Butterfield Limousine Service Ltd.  
Windsor, ON

Dossier: 46008-RE(1)

Plainte:  
Plaignante:  
Décision:  
Frais à être payés:

Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en commun  
Trentway-Wagar Inc.  
La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
À la Commission  
À la plaignante

1,500\$  
13,608\$

**Plainte:** Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en commun  
**Plaignante:** Trentway-Wagar Inc.  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
**Frais à être payés:** À la Commission 900\$  
 À la plaignante 2,100\$

**Dossier: 46079-RE(1)**  
 612289 Ontario Inc.  
 o/a The Vacation Station  
 Sault Ste. Marie, ON

**Plainte:** Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en commun  
**Plaignante:** Tisdale Bus Lines Limited  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
**Frais à être payés:** À la Commission 900\$

**Dossier: 44354-RE(1)**  
 684811 Ontario Ltd.  
 o/a C. Smith Bus Lines  
 Frankford, ON

**Plainte:** Exploitation contrairement aux termes de son permis  
**Plaignante:** J. E. Montgomery Transit Ltd.  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
**Frais à être payés:** À la Commission 650\$

**Dossier: 44424-RE(1)**  
 Autobus La Québécoise Inc.  
 Québec, QC

**Plainte:** Exploitation sans détenir le permis requis  
**Plaignante:** 1480275 Ontario Inc.  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
**Frais à être payés:** À la Commission 900\$

**Dossier: 45816-RE(1)**  
 Gary M. Bolton  
 o/a Tourific Bus Service  
 Bradford, ON

**Plainte:** Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en commun  
**Plaignante:** Canadex Ressources Limited  
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
**Frais à être payés:** À la Commission 1,150\$

1. Ali Bozapagan  
2. Mitat Bozapagan  
3. Chartered Mini-Van Service  
4. Top Quality Service/Charter Trips  
5. 1461925 Ontario Ltd.  
Toronto, ON
- Dossier: 46075-RE(1)**
- Dossier: 46076-RE(1)**
- Dossier: 46073-RE(1)**
- Dossier: 46077-RE(1)**
- Dossier: 46074-RE(1)**

Vous trouverez ci-après un résumé de demandes déposées en vertu des articles 10 et 11 de la Loi sur les véhicules de transport en commun par des personnes intéressées (i.e. sont des plaintes déposées par des personnes intéressées alléguant des violations de la loi par des détenteurs de permis ou par des personnes qui organisent des services de transport par autobus et qui n'utilisent pas les services de détenteurs de permis. Suite à une audience écrite ou publique, la Commission peut imposer des sanctions i.e. annuler, suspendre, imposer des conditions aux permis et/ou ordonner que l'exploitation causant la contravention arrête.

1461925 Ontario Ltd. Toronto, ON  
Dossier: 45937-RE(1)

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis  
Plaignante: Greyhound Canada Transportation Corp.  
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
Frais à être payés: À la Commission 400\$  
À la plaignante 1,500\$

1480275 Ontario Inc. Toronto, ON  
Dossier: 45994-RE(1)

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis  
Plaignante: Floyd Sinton Limited  
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
Frais à être payés: À la Commission 400\$  
À la plaignante 200\$

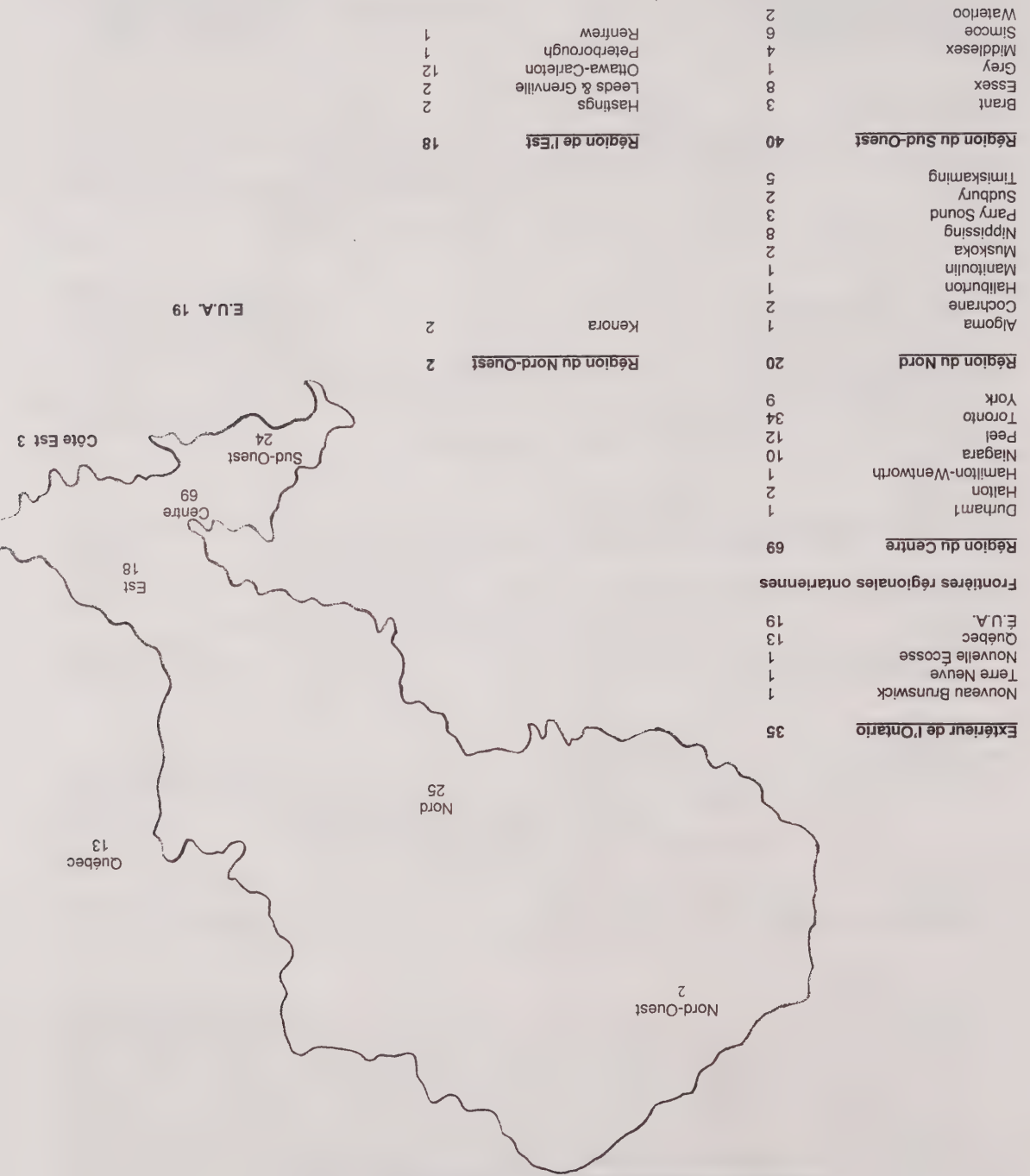
1. Timothy Marshall  
2. Eria Hoyte  
3. Voyages Véronique Inc.  
4. Sunlink Holidays Inc.  
5. 3020362 Canada Inc.  
Montréal, QC  
Dossier: 46065-RE(1)  
Dossier: 46061-RE(1)  
Dossier: 46064-RE(1)  
Dossier: 46063-RE(1)  
Dossier: 46062-RE(2)

Plainte: Exploitation contrairement à la Loi sur les véhicules de transport en commun  
Plaignante: Trentway-Wagar Inc.  
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service  
Frais à être payés: À la Commission 4,418\$  
À la plaignante 9,800\$

1. Harjeet S. Bajwa  
2. 3599345 Canada Inc., o/a Harman Travel  
3. Ranjit Singh Randhawa  
Brampton, ON  
Dossier: 46071-RE(1)  
Dossier: 46072-RE(1)  
Dossier: 46070



# ***Demandes reçues par région***



## **Extérieur de l'Ontario**

Nouveau Brunswick	1
Terre Neuve	1
Nouvelle Ecosse	1
Québec	13
E.U.A.	19

## **Frontières régionales ontariennes**

Durham <sup>1</sup>	1
Halt	2
Hamilton-Wentworth	1
Niagara	10
Peel	12
Toronto	34
York	9

## **Région du Nord**

Algoma	1
Cochrane	2
Halliburton	1
Mantoulin	1
Muskoka	2
Nipissing	8
Parry Sound	3
Sudbury	2
Timiskaming	5

## **Région du Sud-Ouest**

Brant	3
Essex	8
Grey	1
Middlesex	4
Simcoe	6
Waterloo	2

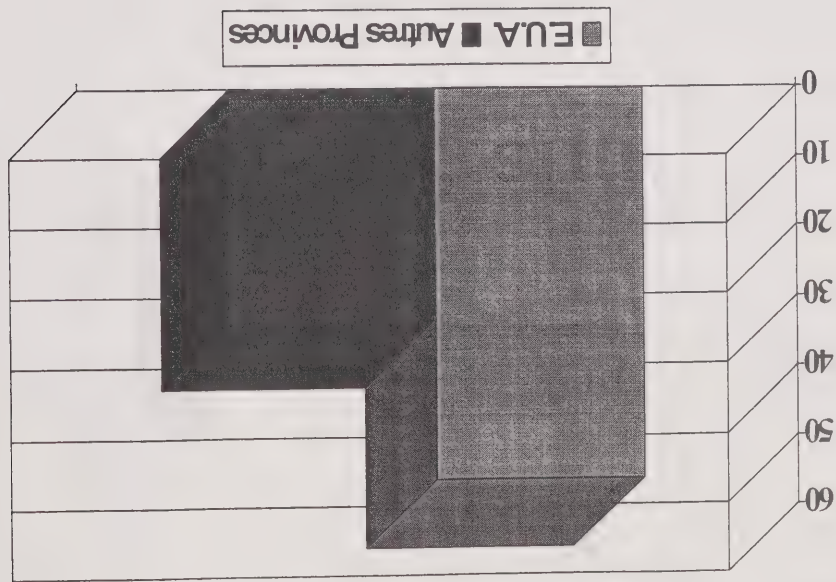
## **Région de l'Est**

Hastings	2
Leeds & Grenville	2
Ottawa-Carleton	12
Peterborough	1
Renfrew	1

## **Région du Nord-Ouest**

Kenora	2
--------	---

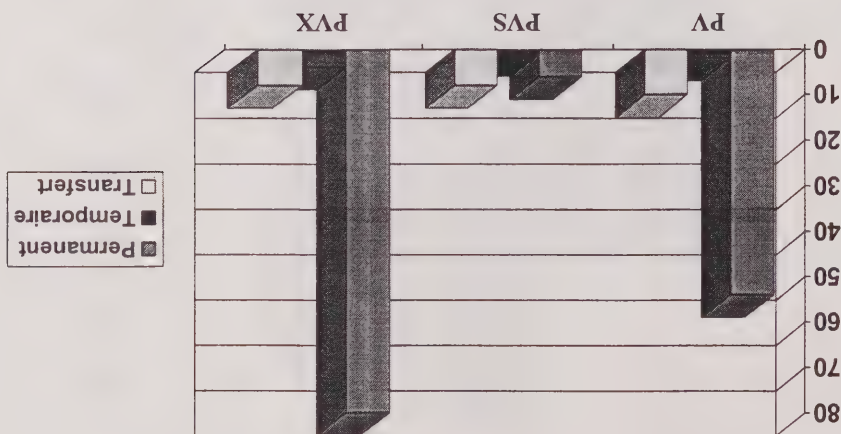
# Permis Spéciaux



JURIDICITION DES DEMANDEURS

E.U.A.	56
Autres Provinces	33
<b>TOTAL</b>	<b>89</b>

# Demandes Reçues



Type/Classe	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	54	6	80	140
Temporaire	2	1	4	7
Transfert	10	8	8	26
TOTAL	66	15	92	173

Legende:

- PV Demandes de permis de transport de passagers (Entreprise Intra-Provinciale)
- PVS Demandes de permis de transport scolaire (Entreprise Intra-Provinciale)
- PVX Demandes de permis en vertu de la Partie I de la Loi sur les transports routiers (Entreprise Extra-Provinciale)

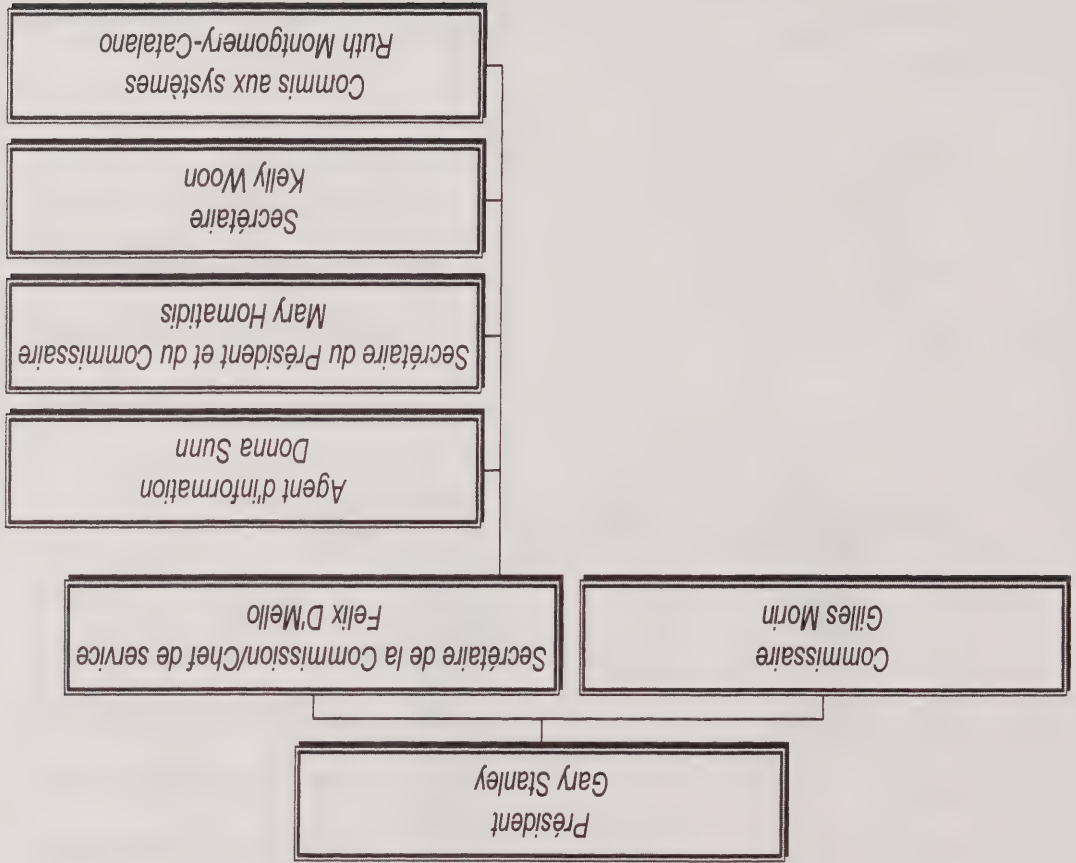
# **INFORMATION FINANCIÈRE - 2002**

<u>Revenus/Recouvrements</u>	
Frais de dépôt/Demandes	66,527\$
Frais de dépôt/Oppositions	30,864
Frais d'audiences imposés	37,250
Demandes de permis spéciaux	11,675
Echange sur argent américain	7,317
Autre	235
<b>Total</b>	<b>153,868\$</b>
<u>Dépenses</u>	
Salaires et avantages sociaux	395,048\$
Voyages et communications	31,862
Equipements et fournitures	36,364
<b>Total</b>	<b>463,274\$</b>
<b>Coût Net</b>	<b>309,406\$</b>



## Organigramme

(au 31 décembre 2002)



nécessaire. La législation a été efficace du fait qu'en 2002 plusieurs permis de transport ont été annulés et des ordonnances de cessation ont été émises.

La présence d'exploitants ne détenant pas de permis dans le corridor Montréal-Toronto préoccupe toujours l'industrie, les autorités et la Commission. Cependant, en travaillant ensemble et avec les autorités québécoises le nombre d'exploitants illégaux a diminué. Après avoir opéré avec le même budget que par les trois dernières années, il y a eu une augmentation modeste du budget de la Commission cette année. Cependant, la Commission a continué à servir le public en utilisant un montant inférieur significatif à ce qui a été budgété. La Commission utilise un personnel à temps partiel et peut quand même délivrer au public un service prompt et efficace.

La Commission tente de récupérer tous les coûts reliés au processus d'audiences publiques. Cependant, les coûts de certaines audiences, plus particulièrement ceux reliés aux exploitations illégales, ne sont pas toujours recouvrables. La Commission utilise tous les moyens de collection et les avenues légales disponibles afin de recouvrer ces comptes en souffrance.

Introduit l'année dernière, le site web de la Commission, [www.ohitb.gov.on.ca](http://www.ohitb.gov.on.ca), continue d'être d'une grande utilité aux utilisateurs du système, aux membres de l'industrie et au public en général du fait que les politiques de la Commission, la législation et les formulaires sont disponibles en ligne. Le site web permet au public d'obtenir des informations sur les fournisseurs de services disponibles dans les diverses communautés de la province. Le site est mis à jour régulièrement afin de refléter l'information sur les permis récemment émis par la Commission.

Le but premier de la Commission continue d'être de s'assurer que l'industrie du transport de passagers de l'Ontario opère légalement et fournit un système de transport qui bénéficiera au public. Afin d'atteindre ce but, la Commission continuera de travailler avec les autres départements du Ministère, l'industrie et les autorités chargées de l'application de la loi.

Gary R. Stanley  
Président

## Message du Président

La Commission est un organisme quasi-judiciaire et indépendant du Gouvernement de l'Ontario sous la juridiction du ministre des transports. Elle a pour rôle de contrôler l'entrée de nouveaux arrivants sur le marché du transport des passagers, l'émission des permis de transport et l'administration de la mise en application de la loi et des activités de sanction relativement à l'industrie du transport rémunéré de passagers.

Au cours de l'année 2002, la Commission a tenu des audiences publiques. La Commission a été appelée à considérer deux types de demandes : des demandes pour obtenir de nouveaux privilèges de transport ou des privilèges additionnels et des requêtes en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*.

Le rôle de la Commission est de considérer des demandes de permis de transport de passagers et de tenir des audiences publiques afin de déterminer si l'émission d'un permis de transport à un demandeur sert la nécessité et la commodité publiques. De façon à déterminer si un demandeur a rencontré le test, la Commission s'appuie sur sa jurisprudence, ses politiques et les directives émises par le Gouvernement de l'Ontario. La Commission a continué sa pratique récente de tenir des audiences le soir afin d'accommoder les témoins provenant du public qui généralement supportent les demandes de nouveaux privilèges ou de privilèges additionnels impliquant le test traditionnel de nécessité et commodité publiques.

Les requêtes en vertu de l'article 10 visent à obtenir la suspension ou l'annulation de permis de transport et les requêtes en vertu de l'article 11 visent l'exploitation ou la conduite de véhicules de transport en commun sans détenteur le permis requis. Une enquête est menée en utilisant le processus d'audiences et une action disciplinaire appropriée est imposée.

Les règles de pratique de la Commission établissent des délais spécifiques à être respectés. La Commission s'est engagée à se soumettre à ces règles et tout délai encouru lors d'audiences était en dehors du contrôle de la Commission et de la responsabilité des parties. En vertu des mesures de performance et des objectifs contenus dans son plan d'affaires, la Commission s'engage à émettre 90% de ces décisions à l'intérieur d'un délai de 14 jours de la conclusion de l'audience.

Le nombre total de demandes reçues par la Commission est demeuré constant. Cependant, le nombre d'audiences publiques a diminué au cours des dernières années du fait que les demandes n'ont pas reçu d'opposition ou ont été résolues par voie d'audiences écrites. L'industrie en a bénéficié en éparquant temps et argent.

Depuis le changement de législation en 1996, l'industrie du transport de passagers de l'Ontario est autorégulatrice. De ce fait, les détenteurs de permis qui pourraient être impactés par les contraventions alléguées d'un exploitant peuvent porter plainte à la Commission. Les requêtes de ce type ont été portées par un vaste échantillon provenant de l'industrie; elles visent des contraventions alléguées aux permis de transport détenus ainsi que des allégations d'avoir exploité un service de transport sans détenteur le permis

# La Commission

La Commission a été constituée en vertu et en conformité avec les dispositions de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario, L.R.O. 1990, c. O. 19. Elle assume les fonctions d'un tribunal administratif quasi-judiciaire. En vertu de la Loi sur les véhicules de transport en commun, L.R.O. 1990, c. P. 54 et de la Loi de 1987 sur les transports routiers, L.R. (1985), c. 29 (3e suppl.), la Commission contrôle l'entrée et maintient le développement ordonné de l'industrie du transport rémunéré de passagers sur le territoire de l'Ontario.

## Membres de la Commission (au 31 décembre 2002)

Gary R. Stanley, Président, Toronto

Gilles Morin, Commissaire, Ottawa



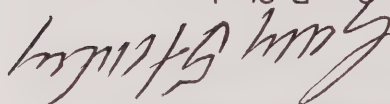
A:

L'honorable Frank F. Klees, ministre des transports

Monsieur:

Conformément à l'article 33 de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario, L.R.O. 1990, c. O.19, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2002.

Respectueusement,



Gary R. Stanley

Président

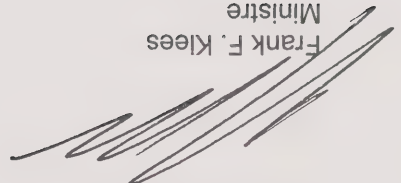
A:

L'honorable James K. Bartleman  
Lieutenant-gouverneur de la Province de l'Ontario

PLAÎT-IL À VOTRE HONNEUR:

Le sousigné a le plaisir de présenter le rapport annuel de la Commission  
des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31  
décembre 2002.

Respectueusement,



Frank F. Klees  
Ministre

# **Table des matières**

4	La Commission .....
5	Message du Président .....
7	Organigramme .....
8	Information financière pour l'année 2002 .....
9	Demandes reçues .....
10	Demandes de permis spéciaux .....
11	Demandes reçues par région .....
18	Résumés de décisions rendues .....





---

# Commission des transports routiers de l'Ontario

## RAPPORT ANNUEL 2002











